



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 134]

नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 21, 2015/वैशाख 1, 1937

No. 134]

NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 21, 2015/VAISAKHA 1, 1937

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 15 अप्रैल, 2015

**सं.टी.एएमपी/7/2015-वीओसीपीटी.-** महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त

शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद् द्वारा, बर्थ संख्या 9 से कार्गो का कोयला यार्ड को मशीनीकृत निकास के लिए 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुरूप निपटान करता है।

## महापत्तन न्यास प्राधिकरण

मामला संख्या टी.एएमपी/7/2015-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

---

आवेदक

### कोरम

- (i) श्री टी एस बालासुब्रामनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

### आदेश

(मार्च, 2015 के 21वें दिन पारित)

यह मामला बर्थ संख्या 9 से कार्गो की कोयला यार्ड को निकासी के मशीनीकरण के लिए 10 वर्ष की अवधि के राजस्व अंश पद्धति के अन्तर्गत लाइसेंस आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास से प्राप्त उनके 28 जनवरी, 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी ने 9 वें बर्थ से कार्गो की स्टैक यार्ड को निकासी के लिए प्रत्याशित बोलीदाता को 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस प्रदान कर द्वारा मशीनीकृत निकास प्रणाली कार्यान्वित करने का प्रस्ताव किया है। वीओसीपीटी ने बताया है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने विषयांतर्गत परियोजना के लिए अधिनिर्णय पत्र जारी करने की समय सीमा 30 मार्च, 2015 या उससे पूर्व की निर्धारित की है। परियोजना को पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार की स्वीकृति बोर्ड के अनुमोदन से प्रस्तुत की जा रही है।

3. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव में किये गए मुख्य अनुरोधों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) बर्थ संख्या IX में 12.8 मीटर का कर्षण है गियर रहित पानामैक्स पोत यहां लंगर डालते हैं। गियर रहित पोतों का आगमन यहां का परिदृश्य है। उत्पादकता बढ़ाने के लिए शिप गियरों के अतिरिक्त पीपीपी मोड में 2 नग 124 टन क्षमता वाली हार्वर चल क्रेन (एचएमसी) यहां तैनात की गई हैं। एचएमसी और जहाजी क्रेनों द्वारा उतारा गया कार्गो ट्रकों द्वारा फ्रंट एण्ड लोडर का प्रयोग करते हुए बर्थ से कार्गो की कम निकासी किये जाने के कारण बर्थ में जमा हो जाता है। अतः बर्थ संख्या 9 में समय को न्यूनतम करने और कार्गो / कोयले की तत्काल निकासी करने और ट्रकों द्वारा कार्गो/कोयले की ढुलाई से होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए यह प्रस्ताव किया गया है कि कार्गो की बर्थ संख्या 9 से तीव्र निकासी के लिए हापरों और कन्वेयर सिस्टम का प्रयोग किया जाए। इसलिए बर्थ संख्या 9 से कार्गो की निकासी की वर्तमान परियोजना बनायी गई है।

**(ii) विकसित की जाने वाली सुविधा की वास्तविक विशेषताएं**

- (क) बर्थ संख्या 9 में जहाजों से लगातार माल उतरायी प्रचालन सुनिश्चित करने और भारी मात्रा में कार्गो की तीव्र निकासी करने और पोत के वापस जाने के समय में घटौती करना सुनिश्चित करने के लिए बर्थ संख्या 9 से कार्गो की तीव्र निकासी करने के लिए कन्वेयर सिस्टम लगाने का प्रस्ताव है, ताकि एचएमसी बिना किसी बाधा के निकासी प्रचालन कर सके। यांत्रिक निकासी सिस्टम में निम्नलिखित उपकरण के लगाये जाने का प्रस्ताव है:-

(i)	हापर	4 नग. 100 सीबीएम क्षमता
(ii)	हापर हाइट	8 मीटर
(iii)	कन्वेयर नियत क्षमता	2000 टीपीएच
(iv)	कन्वेयर अहाता	सर्कुलर टाइप हुड
(v)	कन्वेयर लम्बाई	3.12 कि.मी.
(vi)	विद्युत की आवश्यकता	1400 कि.वा लगभग
(vii)	धूल प्रलम्बन प्रणाली	
(viii)	सुरक्षा व्यवस्था	

- (ख) प्रस्तावित यांत्रिक प्रणाली में, एचएमसी/शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित कार्गो को हापर में उतारा जायेगा और इसे कन्वेयरों के माध्यम से (अंतरिम) कोयला स्टैकिंग यार्ड में ले जाया जायेगा। इस प्रणाली में कार्गो की निकासी में लगने वाला समय वर्तमान सिस्टम से कम है।

- (ग) इस प्रस्तावित व्यवस्था में, कन्वेयर बर्थ संख्या 9 से (अंतरिम) कोयला यार्ड से होते हुए साउथ ब्रेक वाटर रोड की उत्तरी दिशा तक जायेगा।

**(iii) निकासी व्यवस्था की इष्टतम क्षमता**

पानामैक्स पोत से कोयला टर्मिनल पर कोयले की 35000 टन/दिन की उतराई के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानदण्डों को देखते हुए, प्रतिदिन 24 घण्टा के लिए प्रतिघण्टा 2000 टन की कन्वेयर प्रणाली लगाने का प्रस्ताव किया जाता है। निकासी सिस्टम की इष्टतम क्षमता पर पहुँचने के लिए निम्नलिखित पूर्वानुमान लगाये गए हैं।

- प्रचालन कारक- 70% और बर्थ अधिकारिता - 70%
- इष्टतम क्षमता का परिकलन 2 एचएमसी जमा 2 शिप गियरों की 36,700 एमटी/दिन की क्षमता और कन्वेयर की 33600 एमटी/दिन की क्षमता की प्रहस्तन दर में से कम वाली दर पर आधारित है। इष्टतम क्षमता 8.58 मिलियन टन प्रति वर्ष की दर पर निर्धारित की गई है। ब्यौरा निम्नानुसार है।

क्र. संख्या	विवरण	संख्या एमटी में
	निकासी प्रणाली की इष्टतम क्षमता	
1	100-टी/दिन(एमटी) के लिए मानक मानदण्डों के अनुसार एचएमसी प्रहस्तन दर	12,500
2	120-टी एचएमसी की प्रहस्तन दर है $(12500/100)*120$	15000
3	2 एचएमसी की प्रहस्तन दर $2*15000$ (क)	30,000

4	शिप गीयर 20 चक्र/घण्टा की प्रहस्तन क्षमता *10टी*24*0.7	3,360
5	दो शिप गियरों के लिए (ख)	6720
6	कुल प्रहस्तन दर (का)+(ख)	36,720
7	कन्वेयर सिस्टम की प्रतिघण्टा प्रहस्तन दर (एमटी)	2000
8	70% भार के साथ कन्वेयर सिस्टम की प्रहस्तन दर	33,600
9	दोनों प्रहस्तन दरों में से कम दर के आधार पर इष्टतम क्षमता यानी कन्वेयर सिस्टम पर आधारित (33600*365*70%)	8,584,800
10	<b>इष्टतम क्षमता (टन/वार्षिक) (मिलियन टन वार्षिक में)</b>	<b>8.58 एमटीपीए</b>

**(iv) कार्गो का हिस्सा**

परिकलन के लिए 100% शुष्क बल्क कार्गो पर विचार किया जाता है, क्योंकि प्रस्तावित निकासी प्रणाली में शुष्क बल्क कार्गो का ही प्रहस्तन होगा और वर्तमान परिदृश्य के आधार पर सम्पूर्ण कार्गो क्षमता को विदेशी ही समझा गया है।

**(v) इष्टतम यार्ड क्षमता**

कार्य की व्याप्ति कन्वेयरों के माध्यम से कार्गो की बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैक यार्ड तक तीव्र निकासी तक सीमित है। प्रयोक्ता कार्गो का स्टैक यार्ड तत्काल खाली करेगा। अतः उक्त प्रचालन से प्रहस्त कार्गो के लिए भण्डारण की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

**(vi) कन्वेयर सिस्टम की पूंजीगत लागत**

(रुपये लाख में)

क्र. संख्या	विवरण	राशि
1	संयंत्र और कन्वेयर अनुषंगियों के साथ निर्माण सहित	5000.00
2	सिविल कार्य	400.00
3	योग (1+2)	5400.00
4	विविध लागतें @क्रमांक 3 का 5%	270.00
5	कुल पूंजीगत लागत (3+4)	5670.00

जैसा कि पहले बताया गया है, पोतपरिवहन मंत्रालय ने विष्यांतर्गत परियोजना का अधिनिर्णय पत्र जारी करने के लिए 30 मार्च, 2015 या इससे पूर्व की समय सीमा निर्धारित की है। अतः विष्यांतर्गत परियोजना के अपफ्रण्ट प्रशुल्क निर्धारण के लिए टीएएमपी के समक्ष आवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब से बचने के लिए संगत फर्मों से बजटीय प्रस्ताव आमंत्रित किए हैं और पत्तन की वैबसाइट पर भी प्रकाशित कर दिए गए हैं। प्रत्युत्तर में निम्नलिखित 3 फर्मों ने अपने बजटीय प्रस्ताव भेजे हैं:-

- मैसर्ज सीपोर्ट लाजिस्टिक्स प्रा. लि. , चैन्नई- 54 करोड़
- मैसर्ज चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड, चैन्नई-96.30 करोड़ रुपये (+कर)
- मैसर्ज टैक्प्रो सिस्टमस लि. - चैन्नई- 54 करोड़ (निर्माण, कार्य प्रारम्भ करना, सिविल कार्य व कर अतिरिक्त)

उपरोक्त से, मैसर्ज सीपोर्ट लाजिस्टिक्स प्रा. लि. का ऑफर प्रस्ताव की अपेक्षाओं को पूरा करता है और लागत भी अन्य दोनों प्रस्तावों से कम है। बजटीय प्रस्ताव के आधार पर 54.00 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत को परियोजना का अपफ्रण्ट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विचार किया गया।

**(vii) प्रचालन लागत**

(क) विद्युत आवश्यकता कोयला टर्मिनल के लिए टीएएमपी दिशानिर्देश -2008 के अनुसार 1.4 यूनिट/टन ली गई है।

(ख) लाइसेंस शुल्क :

9वें वर्ष से निकासी किये गये कार्गो को कोयला यार्ड में डम्पिंग के लिए 100 मीटर\*100 मीटर के 3 प्लॉट किराये के पट्टे पर देने के लिये चिह्नित कर लिये गये हैं।

कुल क्षेत्र = 100 मीटर\*100मीटर

= 10000 वर्गमीटर\*3

= 30000 वर्गमीटर

प्रस्तावित गोदाम क्षेत्र वाणिज्यक श्रेणी में आता है। अतः 2014-15 के लिए किराये के पट्टे का परिकलन वीओसीपीटी के संपदा किराया के अनुसार 348.68 रुपये प्रति वर्ग मीटर की गई है।

पट्टा किराया = 30000 वर्गमीटर\*348.68 रुपये प्रति वर्गमीटर

= 1,04,60,400/- रुपये

(ग) कन्वेयर की 3.12 कि. मी. लम्बाई और 4.5 मीटर चौड़ाई के लिये वे-लीव प्रभारों पर विचार किया गया। कन्वेयर के लिये वे-लीव प्रभारों का यूनिट दर पर आकलन रुपये 1.42 प्रति वर्ग मीटर \* 3120 \* 4.5 = रुपये 19,937 किया गया है।

(घ) प्रचालन लागत का परिकलन नीचे दिया गया है

(रु. लाख में)

क्रम संख्या	विवरण	प्रक्रिया	राशि
(i)	विद्युत लागत	1.4 यूनिट/टन	961.50
(ii)	सिविल कार्य की मरम्मत व अनुरक्षण लागत (सिविल लागत का 1%)	सिविल कार्यों पर 1%	4.00
(iii)	यांत्रिक सम्पदाओं की मरम्मत व अनुरक्षण	उपकरण लागत का 7%	350.00
(iv)	बीमा	कुल पूंजीगत लागत पर 1%	56.70
(v)	मूल्य ह्रास	सिविल लागत पर 3.34% उपकरण लागत का 10.34%	13.36 517.00
(vi)	पट्टा किराया	30000*348.68 रुपये	104.60
(vii)	कन्वेयर रूट के लिए वे-लीव प्रभार	3120 मी0*4.5मी0 = 14040 वर्ग मीटर*1.42/वर्गमीटर	0.20
(viii)	अन्य व्यय	कुल पूंजीगत लागत पर 5%	283.50
	<b>कुल प्रचालन लागत</b>		<b>2290.86</b>

(viii) लगाई गई पूंजी पर प्रतिफल परिसम्पत्ति के सकल बलाक पर 16% पर आकलन किया गया है।

(ix) तदनुसार वीओसीपीटी द्वारा वार्षिक राजस्व अपेक्षा का आकलन इस प्रकार है:-

(रुपये लाख में)

क्रम संख्या	विवरण	कार्गो ग्रहस्तन कार्यकलापों के लिये
1	आरओसीई @ 16%	907.20
2.	<b>प्रचालन लागत</b>	2290.86
3.	<b>कुल राजस्व अपेक्षाएँ</b>	3198.06

(x) वार्षिक राजस्व अपेक्षा

कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा को शुष्क बल्क कार्गो ग्रहस्तन कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। भण्डारण और विविध मदों के शेष कार्यकलापों के लिए राजस्व अपेक्षाओं में विभाजन का प्रश्न नहीं उठता।

(xi) अनुमानित राजस्व अपेक्षा को वहन करने के लिए बर्थ संख्या 9 से (अंतरिम) स्टैकिंग यार्ड को मशीनीकृत निकासी व्यवस्था के लिए कार्गो ग्रहस्तन प्रभारों के प्रस्तावित अप्रकट प्रशुल्क इस प्रकार है:-

क्र. संख्या	वस्तु	दर प्रति मी. टन (भारतीय रुपयों में)	
		विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो	37.25	22.35

(xii) यांत्रिकीकृत निकासी सिस्टम के लिए निष्पादन मानक:-

लाइसेंसधारक को 33,600 टन प्रतिदिन (24 घण्टे\*70%) (या) वास्तविक कार्य करने के अनुपातिक घण्टों का टनभार इष्टतम कार्गो ग्रहस्त करने का प्रयास करना चाहिए।

4. वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ प्रस्तावित दरमान (एसओआर) और बजटीय प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं।

5. वीओसीपीटी ने उक्त परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की है। इसलिए 28 जनवरी 2015 के प्रस्ताव की पावती देते समय वीओसीपीटी को हमारे 2 फरवरी 2015 के पत्र के द्वारा यह अनुरोध किया गया था कि परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें और साथ ही व्यवहार्यता रिपोर्ट की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को भी भेजें। वीओसीपीटी को यह भी अनुरोध किया गया था कि प्रस्ताव में उल्लिखित पोतपरिवहन मंत्रालय के स्वीकृति पत्र की एक प्रति और प्रस्ताव के बोर्ड द्वारा अनुमोदन की एक प्रति तत्काल टीएएमपी के पास जमा करायी जाए। इस संबंध में वीओसीपीटी ने अपने 7 फरवरी, 2015 के पत्र के द्वारा आंशिक उत्तर देते हुए सूचित किया है कि इस परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है क्योंकि इसमें कन्वेयरज और हापरों की स्थापना करना ही शामिल है और बर्थ/जेट्टी आदि का कोई निर्माण कार्य नहीं किया जाना है। प्राप्त बजटीय प्रस्ताव के आधार पर, परियोजना की पूंजीगत लागत आंकी गई है और वही प्राधिकरण को भेजी गई है।

6. निर्धारित परामर्शदायी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के 28 जनवरी, 2015 के प्रस्ताव को संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। दा तूतीकोरिन स्टीवडॉर एसोसिएशन (टीएसए) और सीपोर्ट लाजिस्टिक्स प्रा0 लि0 (एमएलपीएल) ने अपनी टिप्पणियां दे दी हैं जिन्हें वीओसीपीटी को फीडबैक सूचना के रूप में भेजा गया था। वीओसीपीटी के टीएसए और एसएलपीएल की टिप्पणियों का अपने क्रमशः 20 फरवरी, 2015 और 25 फरवरी, 2015 के पत्रों में प्रतिक्रिया दी है।

7.1 प्रस्ताव की आरम्भिक समीक्षा के आधार पर, वीओसीपीटी को हमारे 19 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि कुछेक बिन्दुओं पर वह सूचना/स्पष्टीकरण दे। वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2015, 26 फरवरी, 2015, के ई-मेल और क्रमशः 2 मार्च, 2015, 3 मार्च, 2015 और 7 मार्च, 2015 के पत्रों के द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्नों और वीओसीपीटी के उत्तरों की तालिका नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	हमारा प्रश्न	बीओसीपीटी का उत्तर
1	<p><u>सामान्य</u></p> <p>प्रस्ताव की पावती देते समय बीओसीपीटी को अनुरोध किया गया था (हमारे 2 फरवरी, 2015 के पत्र द्वारा) वह कथित परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट की एक प्रति टीएएमपी को भेजे और साथ ही व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों/प्रत्याशित बोलीदाताओं को भी भेजें। इसके अतिरिक्त बीओसीपीटी को अपने प्रस्ताव में उल्लिखित पोतपरिवहन मंत्रालय के स्वीकृति पत्र की एक प्रति और प्रस्ताव के लिए बोर्ड के अनुमोदन की प्रति तत्काल टीएएमपी के पास जमा कराने का अनुरोध भी किया गया था। बीओसीपीटी ने अभी तक भी ये दस्तावेज़ प्रस्तुत नहीं किए हैं। बीओसीपीटी को फिर से यह अनुरोध किया जाता है कि वह वांछित दस्तावेजों को तत्काल प्रस्तुत करे जैसा कि हमारे कथित पत्र में अनुरोध किया गया था।</p>	<p>(क) इस परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट नहीं बनायी गई है क्योंकि इसमें केवल कन्वेयरों और हापरों की स्थापना करनी थी न कि बर्थ/जेट्टी का निर्माण। प्राप्त बजटीय प्रस्ताव के आधार पर परियोजना की पूंजीगत लागत का आकलन किया गया है।</p> <p>(ख) बीओसीपीटी ने अपने 2 मार्च, 2015 के पत्र में यह बताया है कि बोर्ड के अनुमोदन के लिए तत्संबंधी कार्यसूची टिप्पणियां 13 फरवरी, 2015 को आयोजित बैठक के लिए रखे हैं। बीओसीपीटी ने बोर्ड टिप्पण की प्रति भेजी है। पत्तन ने बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्राप्त होने पर भेजना स्वीकार कर लिया है। और कहा है कि पोतपरिवहन मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त किया जायेगा।</p> <p>(ग) तत्पश्चात, बीओसीपीटी ने अपने 17 मार्च, 2015 के पत्र के द्वारा कथित प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी 13 फरवरी 2015 के बोर्ड के संकल्प की प्रति भेज दी है।</p>
2 .	इष्टतम क्षमता	
	<p>यह देखा गया है कि इष्टतम क्षमता पर पहुँचने के लिए पत्तन ने दो प्रहस्तन दरों में से कम वाली दर पर विचार किया है यानी 120 टन वाली प्रत्येक 2 एचएमसी का 30000 टन/दिन (यानी 15000 टन/दिन/एचएमसी) + 6720 टन प्रति दिन की दर से 2 शिप गियरों की प्रहस्तन क्षमता निर्धारित की गई, इस प्रकार 36,720 टन/दिन के सामने 2000 टन/घण्टा की दर से कन्वेयर की इष्टतम क्षमता 33600 टन निर्धारित की गई और 33,600 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया और 70% उपयोगिता के साथ 8,584,800 टन की इष्टतम क्षमता का आकलन किया गया। इस संबंध में बीओसीपीटी निम्न बिन्दुओं को स्पष्ट करे।</p>	
	<p>(क.) प्राधिकरण ने अपने 23 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-बीओसीपीटी के द्वारा 100 टन की मानक एचएमसी के लिए निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) आधार पर बर्थ संख्या 1 से vi और ix के यांत्रिकीकृत प्रहस्तन अवसंरचना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया था और शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रति एचएमसी इष्टतम क्षमता 2.976 एमटीपीए निर्धारित की थी। अब बर्थ संख्या 9 पर तैनाती के लिए प्रस्तावित 2 एचएमसी के लिए यह 5.952 एमएमटीपीए आकलित की गई है। उसके प्रति कि पत्तन ने बर्थ संख्या 9 पर कोयला प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता 8.58 एमएमटीपीए निर्धारित की है। कृपया बीओसीपीटी द्वारा अब विचार की गई इष्टतम क्षमता का औचित्य बतायें जो कथित आदेश</p>	<p>बर्थ संख्या 9 में पानामैक्स आकार पोतो से कार्गो प्रहस्तन के लिए 124 टन एचएमसी 2 नग तैनात हैं। 124 टन एचएमसी 15000 टन/दिन की उत्पादकता प्राप्त कर रही हैं। इसके अतिरिक्त दो शिप गियर भी लगे हुए हैं। शिप क्रेन की क्षमता 3360 टन/दिन है। कुल बर्थ क्षमता 36,720 एमटी प्रति दिन है। 9वीं बर्थ से कार्गो निकासी की एचएमसी और शिप क्रेनों की प्रहस्तन क्षमता के समान लाने के लिए कन्वेयर क्षमता 2000 टन/घण्टा की क्षमता के साथ प्रति दिन क्षमता 33,600 टन (24 घण्टे*2000टी*70%) होती है। अतः 33,600 टन की निम्न क्षमता पर कन्वेयर क्षमता के हवाले से विचार किया गया।</p>

	में निर्धारित इष्टतम क्षमता से काफी अंतर है और साथ ही 23 जुलाई, 2010 के प्रशुल्क आदेश में 100 टन एचएमसी के स्थान पर 120 टन एचएमसी पर विचार करने के कारण भी बताएं।	
	(ख) 3360 टन/शिपगियर की दर से शिप गियरों की प्रहस्तन दर का निर्धारण करने के लिए 20/घण्टा की दर पर चक्रों के निर्धारण करने की कल्पना का आधार और आकलन में 2 नग शिपगियरों पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। आकलन से ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन ने बर्थ संख्या 9 में आने वाले प्रत्येक कोयला पोत को बर्थ में स्थित 120 टी की 2 एचएमसी के अतिरिक्त दो शिपगियर भी प्रहस्त करेंगे। कृपया पुष्टि करें कि क्या पत्तन द्वारा की गई यह परिकल्पना पिछले तीन वर्षों से पत्तन द्वारा प्रहस्त किये जा रहे कोयला प्रचालनों के आधार पर सही है। यह भी कि, पिछले तीन वर्षों से पत्तन पर शिप गियरों द्वारा वास्तव में कोयला प्रहस्तन प्रचालन के संदर्भ से पत्तन द्वारा अपनाए गए प्रतिमानों का औचित्य स्पष्ट करें।	जब भी शिप गियरों सहित पानामैक्स जहाज का बर्थ संख्या 9 में आगमन होता है, उत्पादकता प्राप्त करने हेतु कार्गो प्रहस्तन के लिए दो शिप गियरों के अतिरिक्त 2 न. 124 टन के भी लगाये जाते हैं।  पत्तन घाट क्रेनों के प्रचालन के अनुभव के आधार पर, शिप गियरों के प्रचालन के लिए 20 चक्र/घण्टा पर विचार किया गया है।
	(ग) 2000 टन/घण्टा का आधार लेने के लिए कन्वेयर की प्रहस्तन दर निकालने के लिए पत्तन ने 70% के कारक का दो बार प्रयोग किया है। पत्तन द्वारा दिन की प्रहस्तन दर निकालने के लिए 70% कारक को एक बार लागू कर दिया, यानी 2000 टन/घण्टा*24 घण्टा*70%=33600 टन/दिन, तो इसने इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए फार्मूले के अनुसार फिर से 70% कारक का प्रयोग किया अर्थात् 33600 टन/दिन*365 दिन*70% =8,584,800 टन। इसी प्रकार, 70% कारक का फिर से दो बार प्रयोग किया गया। एक बार तो 3360 टन/घण्टा की घण्टा बार प्रहस्तन दर निकालने के लिए और दूसरी बार फिर से रूत्र के अनुसार इष्टतम क्षमता का परिकलन करने के लिए। प्रशुल्क निशानिर्देश 2008 प्रत्येक प्रतिमान के लिए 70% उपयोगिता कारक लागू करने की अनुमति नहीं देता है। वीओसीपीटी द्वारा 70% कारक को दो बार लागू करने की पद्धति दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाई गई। अतः वीओसीपीटी इस मुद्दे का परीक्षण करें और अपने प्रस्ताव का आशोधन करें ताकि इष्टतम क्षमता का परिकलन करते समय 70% कारक की दो बार गणना न की जा सके।	पहला 70% बर्थ की अधिभोगता के लिए और दूसरा 70% कन्वेयर प्रणाली की यांत्रिक क्षमता के लिए है। टीएएमपी ने अपने 19/2/2014 के जी संख्या 60 के द्वारा वी ओ चिदंबरनार पत्तन में 12.8 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट वाले लंगरगाह में पोतों के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेनों के फैलाव के इसके प्रस्ताव का अनुमोदन करते समय इसी का अनुमोदन किया था। अतः इसी पद्धति को कृपया यहां भी स्वीकार करने का कष्ट करें।
	(घ) प्रस्ताव के साथ पत्तन द्वारा भेजे गये सीपोर्ट के बजटीय प्रस्ताव के पैरा 2 से यह समझा जाता है कि, बर्थ संख्या 9 से यार्ड को प्रस्तावित निकासी बर्थ संख्या 9 से “कोयला” प्रहस्तन से संबंधित है। विद्युत लागत का अनुमान लगाते समय यह और भी सुदृढ़ हो जाता है क्योंकि पत्तन ने “कोयला” टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित विद्युत	9वीं बर्थ में यांत्रिकीकृत निकासी सिस्टम में, शुष्क बल्क कार्गो जैसे राक फॉस्फेट, जिप्सम कोयला प्रहस्तन किये जा सकते हैं। एचएमसी और कन्वेयरों के लिए प्रहस्तन दर वहीं होंगी।

	<p>उपभोग की परिकल्पना की है।</p> <p>जबकि, प्रस्तावित दर शुष्क बल्क कार्गो के लिए है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह पुष्टि करें कि क्या बर्थ 9 से कोयला यार्ड को यांत्रिकीकृत निकासी प्रणाली में कोयले के अतिरिक्त किसी अन्य “शुष्क बल्क कार्गो” का प्रहस्तन भी किया जा सकता है।</p> <p>यदि हां तो स्पष्ट रूप से बताएं कि इस परियोजना के अन्तर्गत आने वाली “शुष्क बल्क कार्गो” की कौन कौन सी श्रेणियां आती हैं और प्रस्तावित एसओआर का भी शुष्क बल्क कार्गो की सूची की सीमा तक संशोधन करें। यह भी स्पष्ट करें कि एचएमसी गियरों और कन्वेयर की प्रहस्तन दर वही है जैसी कि पत्तन द्वारा विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो, यदि प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित है, के लिए परिकलित इष्टतम क्षमता परिकलन के साथ-साथ दर को भी उपयुक्त रूप से आशोधित करें। यदि पत्तन इस परियोजना के अन्तर्गत केवल कोयले के प्रहस्तन की कल्पना करता है तो वीओसीपीटी अपने प्रस्ताव और प्रस्तावित एसओआर की उपयुक्त रूप से आशोधित करें और कोयले के रूप में कार्गो श्रेणी का स्पष्ट रूप से उल्लेख करें।</p>	
(3.)	<b>पूँजीगत लागत</b>	
(i)	<p>वीओसीपीटी ने अपने संक्षिप्त लेख में यह बताया है कि पोतपरिवहन मंत्रालय ने विषयांतर्गत परियोजना के अधिनिर्णय पत्र जारी करने की समय सीमा 30 मार्च, 2015 या उससे पूर्व निर्धारित की है, पत्तन ने विलम्ब से बचने के लिए 54.00 करोड़ रुपये का बजटीय प्रस्ताव प्राप्त कर लिया है। वीओसीपीटी पुष्टि करें कि क्या पत्तन 54.00 करोड़ रुपये की परियोजना लागत से सहमत है।</p>	<p>प्राप्त निम्नतम बजटीय प्रस्ताव पत्तन की अपक्षाओं के उपयुक्त है और इसलिए परियोजना लागत 54.00 करोड़ रुपये आंकी गई है।</p>
(ii).	<p>वीओसीपीटी द्वारा आकलित 54.00 करोड़ रुपये की परियोजना लागत “अनुमानित” है जैसा कि पत्तन ने बताया है। वीओसीपीटी से यह नोट करने का अनुरोध किया जाता है कि वह वीओटी परियोजना को व्यवहार्यता से और सफलता पूर्वक चलाने के लिए परियोजना लागत और इष्टतम क्षमता का सही अनुमान लगाया गया है। इसलिए, पत्तन को परियोजना की पूँजीगत लागत के आकलन में “मोटे अनुमान” से बचने के लिए परियोजना लागत का सही आकलन देना चाहिए।</p>	<p>54.00 करोड़ रुपये की परियोजना लागत की पुष्टि की जाती है।</p>
(iii).	<p>प्रस्ताव के साथ पत्तन द्वारा भेजे गए सीपोर्ट लांजिस्टिक्स प्रा. लि. के बजटीय प्रस्ताव का पृष्ठ 41 का पैरा 2 यह बताता है कि कुल प्रस्तावित मूल्य में वास्तविक समुद्र भाड़ा, सभी आयात शुल्क, पत्तन प्रहस्तन और मर्दों की आयातित आपूर्ति के लिए सीमाशुल्क, क्लीयरेंस प्रभार, यदि कोई हो, शामिल नहीं हैं। चूँकि पूँजीगत लागत में उक्त संघटक शामिल नहीं हैं, वीओसीपीटी परीक्षण करें</p>	<p>बजटीय प्रस्ताव के पृष्ठ 24 के अनुसार आकलित परियोजना लागत “स्थापित प्रणाली के रूप में” 54.00 करोड़ रुपये दी गई है। परियोजना लागत में परिवहन, मालभाड़ा व बीमा शामिल है। अतः परियोजना लागत 54.00 करोड़ रुपये मानी गई है।</p>



	और आकलित पूंजीगत लागत को आशोधित करे, यदि आवश्यक है।																																																													
(4.)	प्रचालन लागत																																																													
(क).	विद्युत लागत																																																													
	<p>(i) पत्तन ने प्रस्तावित परियोजना के लिए कोयला टर्मिनल हेतु निर्धारित 1.4 यूनिट/टन के विद्युत उपभोग के मानदण्ड को अपनाया है। ये मानदण्ड प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में उन कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित हैं जो कोयले को जहाज से तट पर और तट से यार्ड का स्थानांतरण और इसके विपरीत और यार्ड में भण्डारण सहित, उपकरणों की नियामक सूची के साथ समेकित सेवाएं प्रदान करते हैं। उसके विपरीत, पत्तन द्वारा परिकल्पित परियोजना केवल एक चरण की है यानी कार्गो को तट से यार्ड को स्थानांतरण। उपकरणों की संख्या भी कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित नियामक उपकरणों की सूची से मेल नहीं खाती है। इस संदर्भ में, कृप्या स्पष्ट करें कि विषयांतर्गत प्रस्ताव के लिए अपनाया गया 1.4 यूनिट/टन का विद्युत उपभोग का मानण्ड संगत कैसे हैं। उक्त टिप्पणी के मद्देनजर वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह अपने ही पत्तन या अन्यत्र समान सुविधा के लिए वास्तविक विद्युत उपभोग के आधार पर और लगायी जाने वाली प्रस्तावित सुविधाओं की तकनीकी विनिर्दिष्टियों के अनुसार विद्युत उपभोग को आशोधित करे।</p>	<p>(क) बजटीय प्रस्ताव के अनुसार, विद्युत आवश्यकता 1400 किलोवाट होगी। तदनुसार विद्युत लागत पर निम्नानुसार विचार किया गया:</p> <table><tr><td colspan="3">9वीं बर्थ के मशीनीकरण के लिए 1400 किवा की दर से विद्युत लागत का परिकलन</td></tr><tr><td>भार ब्यौरा</td><td></td><td></td></tr><tr><td>अनुमानित स्वीकृत भार</td><td>1556</td><td>(1400 केवी @ 0.9पीएफ)</td></tr><tr><td>आपूर्ति का प्रकार</td><td colspan="2">हाई टेंशन</td></tr><tr><td>अपनाए जाने वाला वितरक का प्रशुल्क</td><td colspan="2">टीएएनजीईडीसीओ</td></tr><tr><td>अपनाए जाने वाला प्रशुल्क</td><td colspan="2">एचटी-III</td></tr><tr><td colspan="3">प्रशुल्क ब्यौरा</td></tr><tr><td>मांग प्रभार (₹ में)</td><td>350</td><td>प्रति केवीए</td></tr><tr><td>उपभोग प्रभार (₹में)</td><td>8</td><td>प्रति यूनिट</td></tr><tr><td>विद्युत कर</td><td>5%</td><td></td></tr><tr><td>लेवी(बंधे खर्च) (₹में)</td><td>1.15</td><td>प्रति यूनिट</td></tr><tr><td></td><td>6.50 %</td><td>(4) पर लेवी</td></tr><tr><td>दक्षता कारक</td><td>70%</td><td></td></tr><tr><td colspan="3">एकमुश्त प्रभार</td></tr><tr><td>विकास प्रभार(₹में)</td><td>350</td><td>प्रति केवीए</td></tr><tr><td colspan="2">(₹350 X 1556केवीए)</td><td>544600</td></tr><tr><td colspan="2">पंजीकरण प्रभार( ₹में)</td><td>500</td></tr><tr><td colspan="2">जमानत राशि प्रभार ( ₹में) (₹800 प्रति केवीए)</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">(₹800 X 1556 केवीए)</td><td>1244800</td></tr><tr><td colspan="2">प्रतिभूति जमा (in ₹) (₹800 प्रति केवीए)</td><td></td></tr></table>	9वीं बर्थ के मशीनीकरण के लिए 1400 किवा की दर से विद्युत लागत का परिकलन			भार ब्यौरा			अनुमानित स्वीकृत भार	1556	(1400 केवी @ 0.9पीएफ)	आपूर्ति का प्रकार	हाई टेंशन		अपनाए जाने वाला वितरक का प्रशुल्क	टीएएनजीईडीसीओ		अपनाए जाने वाला प्रशुल्क	एचटी-III		प्रशुल्क ब्यौरा			मांग प्रभार (₹ में)	350	प्रति केवीए	उपभोग प्रभार (₹में)	8	प्रति यूनिट	विद्युत कर	5%		लेवी(बंधे खर्च) (₹में)	1.15	प्रति यूनिट		6.50 %	(4) पर लेवी	दक्षता कारक	70%		एकमुश्त प्रभार			विकास प्रभार(₹में)	350	प्रति केवीए	(₹350 X 1556केवीए)		544600	पंजीकरण प्रभार( ₹में)		500	जमानत राशि प्रभार ( ₹में) (₹800 प्रति केवीए)			(₹800 X 1556 केवीए)		1244800	प्रतिभूति जमा (in ₹) (₹800 प्रति केवीए)		
9वीं बर्थ के मशीनीकरण के लिए 1400 किवा की दर से विद्युत लागत का परिकलन																																																														
भार ब्यौरा																																																														
अनुमानित स्वीकृत भार	1556	(1400 केवी @ 0.9पीएफ)																																																												
आपूर्ति का प्रकार	हाई टेंशन																																																													
अपनाए जाने वाला वितरक का प्रशुल्क	टीएएनजीईडीसीओ																																																													
अपनाए जाने वाला प्रशुल्क	एचटी-III																																																													
प्रशुल्क ब्यौरा																																																														
मांग प्रभार (₹ में)	350	प्रति केवीए																																																												
उपभोग प्रभार (₹में)	8	प्रति यूनिट																																																												
विद्युत कर	5%																																																													
लेवी(बंधे खर्च) (₹में)	1.15	प्रति यूनिट																																																												
	6.50 %	(4) पर लेवी																																																												
दक्षता कारक	70%																																																													
एकमुश्त प्रभार																																																														
विकास प्रभार(₹में)	350	प्रति केवीए																																																												
(₹350 X 1556केवीए)		544600																																																												
पंजीकरण प्रभार( ₹में)		500																																																												
जमानत राशि प्रभार ( ₹में) (₹800 प्रति केवीए)																																																														
(₹800 X 1556 केवीए)		1244800																																																												
प्रतिभूति जमा (in ₹) (₹800 प्रति केवीए)																																																														

		(₹800 X 1556 केवीए)	1244800	<b>क</b>
		<b>कुल राशि (₹में )</b>	<b>3034700</b>	
		<b>आवर्ती प्रभार प्रति वर्ष</b>		
		<b>वर्तमान उपभोग प्रभार प्रति वर्ष</b>		
		(1556केवीए X 70% X 24घंटे X 365दिन)	954 1392	यूनिटें
		9541392 X 8 ₹	76331136	
		<b>मांग प्रभार</b>		
		(₹350 X90%X1556केवीए X12 माह) (₹में)	5881680	
		विद्युत कर (₹में)	4110641	
		<b>लेवी (बंधे खर्च)</b>		
		(₹1.15 प्रति यूनिट) (₹में)	10972601	
		पेंशन लेवी(₹में)		
		<b>(लेवी राशि का 6.5% ) (₹में)</b>	713219	
		<b>कुल राशि (आवर्ती प्रभार) (₹में)</b>	<b>98009277</b>	<b>ख</b>
		<b>योग क + ख (₹में)</b>	<b>10104397</b>	
		(ख)वीओसीपीटी ने दिसम्बर 2014 और जनवरी 2015 के बिजली के बिलों की प्रति भेजी है।		
		(ग) तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने 2 मार्च, 2015 के पत्र के साथ 1.11 यूनिट/टन की दर से प्रतिटन विद्युत उपभोग की गणना प्रस्तुत की है। वीओसीपीटी ने यह बताया है कि परियोजना के लिए विद्युत की आवश्यकता 1400 कि.वा. है और बिजली का उपयोग 1550 केवीए (1400/0.90 विद्युत कारक)। अतः गणना के लिए 1556 केवीए पर विचार किया गया। पत्तन द्वारा भेजी गई प्रति यूनिट विद्युत उपभोग की गणना और संशोधित विद्युत लागत निम्नवत है।		

		<table><tr><td>इष्टतम क्षमता</td><td>85,84,800 टन</td></tr><tr><td>बिजली प्रभार</td><td>टीएएनजीईडीसीओ के 2.01.2015 के बिल के अनुसार रु: 8230076</td></tr><tr><td>बिजली उपभोग</td><td>7,90,440 यूनिट</td></tr><tr><td>दर प्रति यूनिट</td><td>रु:82,30,076/790440= रु:10.41 प्रति यूनिट</td></tr><tr><td>विद्युत अपेक्षा</td><td>1556 केवीए*70%*24 घण्टे*365 दिन=95,41,392 यूनिट</td></tr><tr><td>अतः प्रति टन अपेक्षा</td><td>95,41,392/85,84,800 टन=1.11 यूनिट प्रति टन</td></tr><tr><td>विद्युत लागत</td><td>रु: 9,91,98,222/-</td></tr><tr><td colspan="2">(घ)वीओसीपीटी ने अपने 17 मार्च, 2015 के ईमेल में आगे और स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित हाँपर हाथों से मूव किये जायेगें अतः ईंधन लागत शामिल नहीं की गई है।</td></tr></table>	इष्टतम क्षमता	85,84,800 टन	बिजली प्रभार	टीएएनजीईडीसीओ के 2.01.2015 के बिल के अनुसार रु: 8230076	बिजली उपभोग	7,90,440 यूनिट	दर प्रति यूनिट	रु:82,30,076/790440= रु:10.41 प्रति यूनिट	विद्युत अपेक्षा	1556 केवीए*70%*24 घण्टे*365 दिन=95,41,392 यूनिट	अतः प्रति टन अपेक्षा	95,41,392/85,84,800 टन=1.11 यूनिट प्रति टन	विद्युत लागत	रु: 9,91,98,222/-	(घ)वीओसीपीटी ने अपने 17 मार्च, 2015 के ईमेल में आगे और स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित हाँपर हाथों से मूव किये जायेगें अतः ईंधन लागत शामिल नहीं की गई है।	
इष्टतम क्षमता	85,84,800 टन																	
बिजली प्रभार	टीएएनजीईडीसीओ के 2.01.2015 के बिल के अनुसार रु: 8230076																	
बिजली उपभोग	7,90,440 यूनिट																	
दर प्रति यूनिट	रु:82,30,076/790440= रु:10.41 प्रति यूनिट																	
विद्युत अपेक्षा	1556 केवीए*70%*24 घण्टे*365 दिन=95,41,392 यूनिट																	
अतः प्रति टन अपेक्षा	95,41,392/85,84,800 टन=1.11 यूनिट प्रति टन																	
विद्युत लागत	रु: 9,91,98,222/-																	
(घ)वीओसीपीटी ने अपने 17 मार्च, 2015 के ईमेल में आगे और स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित हाँपर हाथों से मूव किये जायेगें अतः ईंधन लागत शामिल नहीं की गई है।																		
	(ii) वीओसीपीटी के प्रस्ताव में विद्युत की अपनायी गई यूनिट दर दर्शायी नहीं गई है। विपरीत परिकलन से विद्युत की यूनिट दर रु 11.2 प्रति टन आती है। वोओसीपीटी द्वारा परिकलन में अपनायी गई यूनिट दर को उचित दर्शाने के लिए पिछले 3 महीनों के बिजली के बिलों की प्रतियां भेजी जानी थीं।	पिछले 3 महीनों, नवम्बर - 2014 दिसम्बर- 2014 और जनवरी-2015 के बिजली के बिलों की प्रतियां 26 फरवरी, 2015 के ईमेल के साथ भेजी गई हैं।																
(ख.)	<b>मरम्मत और अनुरक्षण</b>																	
	2000 टीपीएच कोयला ढुलाई प्रणाली की आपूर्ति और स्थापना के बजटीय प्रस्ताव में शामिल कार्य की व्याप्ति में ढुलाई प्रणाली का प्रचालन और अनुरक्षण भी शामिल है। दूसरे शब्दों में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 54 करोड़ रुपये की राशि में प्रणाली के प्रचालन और अनुरक्षण का व्यय भी शामिल है। यदि ऐसा होता है तो उपकरण लागत का 7% मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करने का औचित्य बताया जाना होगा।	प्रस्तावित प्रणाली लाइसेंस आधार पर दी जानी है। बजटीय प्रस्ताव के अनुसार 54 करोड़ रुपये मशीनीकृत प्रणाली के डिजाइन, आपूर्ति, जांच और चालू करने के लिए है लाइसेंस धारक 10 वर्षीय लाइसेंस अवधि के दौरान प्रत्येक वर्ष प्रणाली के प्रचालन और अनुरक्षण पर व्यय करेगा। इस संबंध में बजटीय प्रस्ताव में आर एण्ड एम लागत शामिल नहीं है।																
(ग)	<b>मूल्यहास</b>																	
	कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए उपकरणों पर मूल्यहास के संदर्भ में अन्य महापत्तनों पर 10% की दर से परिकलित किया जाता है । वीओसीपीटी को भी कम्पनी अधिनियम 2013 के अनुसार लागू 10% की दर पर मूल्यहास का आकलन करते हुए संशोधन करना चाहिए।	पोत परिवहन मंत्रालय के 21 फरवरी 2003 के आदेश संख्या डीडब्ल्यू/डीटीओ-6/2003 के अनुसार कन्वेयर सिस्टम की जीवन अवधि-15 वर्ष है। कम्पनी अधिनियम 2013 की अनुसूची -II के भाग 'ग' के प्लांट एण्ड मशीनरी के अन्तर्गत (क) (i) (प्लांट एण्ड मशीनरी, निरंतर प्रक्रिया संयंत्र को छोड़कर जो किसी निदिष्टि के अन्तर्गत नहीं आते) 6.33% पर विचार किया जा सकता है। वीओसीपीटी ने कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास दर चार्ट प्रस्तुत किया है।																

		वीओसीपीटी ने आगे और कहा है कि, जैसा कि अन्य दो परियोजनाओं में विचार किया गया है, प्लांट एण्ड मशीनरी के लिए कम्पनी अधिनियम 2013 के अनुसार संशोधित दर 6.33% है और सिविल कार्य की 3.17% है जिन पर विचार किया गया है और तदनुसार मूल्यह्रास लागत रु. 316.50 लाख उपकरणों के लिए और 12.68 लाख रु. सिविल कार्यों के लिए है।
(घ).	<b>पट्टा किराया</b>	
(i)	परियोजना के लिए कोयला यार्ड में आबंटित किये जाने वाले प्रस्तावित 3 प्लाटों के लिए कुल 30000 वर्गमीटर क्षेत्र की गणना के आधार का औचित्य दे। कृपया पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित आबंटन पत्तन की भू-प्रयोग योजना के अनुसार है।	परियोजना के लिए भूमि का आबंटन भू नीति दिशानिर्देश 2014 के अनुसार होगा।
(ii)	कार्य की व्याप्ति कन्वेयर के द्वारा कार्गो का 9वीं बर्थ से स्टैकयार्ड को निकासी तक सीमित है। यदि ऐसा है, तो 3 प्लाट आबंटित करने की जरूरत का परीक्षण किया जाए।	<p>(क)वर्तमान में विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं को कोयला संग्रह करने के लिए प्लाट आबंटित किए गए हैं। विभिन्न पत्तन प्रयोक्ता कोयला स्टैकयार्ड में आबंटित प्लाटों का प्रयोग स्टॉक के लिए करते हैं और जब बाजार से मांग आती है तब वे उसे बेचते हैं।</p> <p>(ख)लाइसेंस धारक को आबंटन के लिए प्रस्तावित 30000 वर्ग मीटर का भू क्षेत्र कन्वेयर द्वारा स्थानांतरित कोयले को स्टैक करने और कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में प्रयोग करने के लिए है।</p> <p>चूँकि कार्गो कन्वेयर द्वारा स्थानांतरित किया जाता है, कॉमन प्रयोक्ता प्लाट एक समय पर एक पत्तन प्रयोक्ता का होगा, जब तक कि अगला पोत किसी दूसरे प्रयोक्ता का कार्गो लेकर नहीं आ जाता, शेष कार्गो को व्यक्तिगत उपयोग के प्लाट पर स्थानांतरित करके उसे इस प्लाट को खाली करना होगा। इसके लिए उसे अधिकतम अवधि, मान लो एक सप्ताह, की अनुमति दी जायेगी। अतः कार्गो को कोयला यार्ड के नजदीक रखने के उद्देश्य से 100 मीटर*100 मीटर आकार के 3 प्लाट कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में प्रस्तावित किये गए हैं।</p> <p>(ग)बाद में, वीओसीपीटी ने अपने 2 और 3 मार्च, 2015 के पत्रों के द्वारा प्रस्तावित एसओआर में निम्नलिखित आशोधनों का अनुरोध किया:</p> <p>(i)टिप्पणी 1 का आशोधन निम्नवत किया जाए:</p> <p>“उपरोक्त प्रस्तावित प्रथुलक दर कन्वेयर प्रणाली द्वारा 9 वीं बर्थ से अंतरिम स्टैकयार्ड तक कार्गो के परिवहन के लिए है।”</p> <p>(ii) बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैकयार्ड (100 मीटर*100 मीटर के 3 प्लाटों में) को कार्गो की तीव्रता से निकासी सुनिश्चित करने के लिए, एसओआर में निम्नलिखित प्रावधान जोड़े जाने का प्रस्ताव है:</p> <p>“अंतरिम स्टैकयार्ड में स्टैकिंग आरम्भ होने की तारीख से 5 दिन की मुफ्त अवधि अनुज्ञेय होगी। अंतरिम स्टैकयार्ड से निर्धारित मुफ्त अवधि के भीतर कार्गो को हटाया जाना चाहिए। यदि स्टीवडोर्स द्वारा अंतरिम स्टैकयार्ड से कार्गो को</p>

		मुफ्त की निर्धारित अवधि के भीतर हटाया नहीं जाता तो 60 दिनों से, वीओसीपीटी संबंधित स्टीवडोरों की लागत पर कार्गो को स्टैकयार्ड से हटा देगा।"
(iii).	जबकि पत्तन ने बर्थ न0 9 से निकासित कार्गो को कोयला यार्ड में गिराने के लिये 30,000 वर्गमीटर क्षेत्र आवंटित करने की परिकल्पना की है और उस पर लाइसेंस शुल्क का आकलन भी किया है, पत्तन ने यह बताया है कि प्रचालन भण्डारण प्रभार आरक्षित नहीं करेगा। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किये जाएं	
	(i) जब क्षेत्र के आकलन में भंडारण यार्ड प्रदान करने के लिए लाइसेंस शुल्क शामिल है, भण्डारण प्रभार प्रस्तावित न करने के कारण बताएं। यदि कार्गो के यथेष्ट अवधि तक हटाया नहीं जाता तो इसका परियोजना के लिए परिकल्पित इष्टतम क्षमता प्राप्त करने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।	लाइसेंसधारक को कॉमन प्रयोक्ता सुविधा के रूप में तीन प्लॉट आवंटित करने का प्रस्ताव है। इन प्लॉटों से कार्गो को पत्तन प्रयोक्ता को आवंटित अथवा गंतव्य बिन्दु पर मुफ्त अवधि के भीतर स्थानांतरित करना ही पड़ेगा। राजस्व अपेक्षाओं की गणना करते समय भण्डारण प्रभारों पर पहले ही विचार किया गया है।
	(ii). इस परियोजना के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता कोयला यार्ड से कार्गो की निकासी पर निर्भर करेगी। अतः कृपया यह स्पष्ट करें कि कोयला यार्ड से प्रहस्तन कार्गो (बर्थ संख्या 9) की निकासी के लिए क्या व्यवस्था है। और गणना द्वारा दर्शाये कि कोयला यार्ड से कथित निकासी सुविधा समकालिक और पर्याप्त है और प्रचालक इस परियोजना की इष्टतम क्षमता प्राप्त करने में समर्थ होगा जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।	प्लॉट का आकार 100 मीटर*100मीटर है। अतः कार्गो की एक प्लॉट में 7 मीटर की ऊंचाई मानते हुए उपरोक्त 35000 टन कार्गो स्टैक किया जा सकता है। कार्गो को कार्गो का मालिक निकट के कोयला यार्ड में उसे आवंटित प्लॉटाथवा गंतव्य स्थान अथवा वैगन में ढुलाई के लिए, आवश्यकता के अनुसार, ले जायेगा। इसके अतिरिक्त, यदि कार्गो को कॉमन कोयला यार्ड से मुफ्त अवधि के भीतर उठाया नहीं जाता तो पत्तन ऐसे कार्गो को मालिक के खर्च पर हटा देगा।
	(iii) पत्तन द्वारा प्रस्तावित एसओआर यह स्पष्ट नहीं करता कि कोई भण्डारण प्रभार नहीं लगाया जायेगा। वीओसीपीटी किसी अस्पष्टता से बचने के लिए यदि आवश्यक हुआ तो एक टिप्पणी का समावेश करने पर विचार कर सकता है।	जैसा उपर (i) और (ii) के उत्तर में बताया गया है।
(5.)	<b>प्रस्तावित दर</b>	
(क)	प्रस्तावित दर निकालने के लिए पत्तन ने कुल अनुमानित 3198.06 लाख रुपये के एपीआर को इष्टतम क्षमता से विभाजित किया है। जैसा कि पहले बताया गया है यदि विभिन्न प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव है, उनके घनत्व के आधार पर जिनकी भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दरें उनके घनत्व के आधार पर हैं तो प्रस्तावित दर पर पहुँचने से पूर्व उनके प्रभावों पर भी विचार किया जाना चाहिए।	प्रस्तावित दर में, इष्टतम क्षमता निकालने के लिए 2000 टीपीएच कन्वेयर सिस्टम की क्षमता ली गई है। चूँकि कन्वेयर शुष्क बल्क कार्गो 2000 टीपीएच स्थानांतरित कर सकता है, तो विभिन्न प्रकार के बल्क कार्गो की निकासी की दरें सामान ही होगी।
(ख).	पत्तन ने बताया है कि सारा कार्गो विदेशी कार्गो होगा। तब तटीय कार्गो की दर प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। क्या पत्तन किसी तटीय कार्गो की प्रत्याशा रखता है, तब पहुँचने से पूर्व तटीय रियायत देने के प्रभावों पर भी विचार किया जाना चाहिए। और ऐसा करते समय विदेशी और तटीय कार्गो के	9वीं बर्थ में सारा कार्गो विदेशी कार्गो होता है। यदि तटीय कार्गो होने वाला कोई पोत आता है और लंगर डालता है तब तटीय दरों की आवश्यकता पड़ेगी। अतः तटीय कार्गो की दरें भी प्रस्तावित की गई हैं।

	हिस्से का भी ध्यान रखा जाना चाहिए।	
(6.)	<b>दरमान</b>	
(क).	“प्रतिदिन” और “टीएएमपी” परिभाषिक शब्दों की परिभाषा को एसओआर में समाविष्ट करने के लिए संगत नहीं हैं अतः इनका विलोप किया जा सकता है।	प्रधिकरण खण्ड 2.1 में “टीएएमपी” की परिभाषा का विलोप कर सकता है। लेकिन, इष्टतम क्षमता प्रतिदिन के उत्पादन पर निर्भर करती है और कम निष्पादन के लिए शास्ति भी प्रतिदिन की परिभाषा पर निकाली गई है अतः इसे रहने दिया जाए।
(ख).	निम्नलिखित सामान्य शर्त जिसे वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों के अपक्रंठ/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में जोड़ा गया है, के अनुसरण में दरमान में समाविष्ट किया जा सकता है।  “बीओटी परिचालक की ओर से उपयुक्त स्तर से परे के विलम्बों के लिए प्रभारों का भुगतान प्रयोक्ता को करना आवश्यक होगा।”	चूँकि दर प्रति मीट्रिक टन पर आधारित है, विलम्ब का मुद्दा अपेक्षित नहीं हो सकता
(ग).	सामान्य निबंधन और शर्तों के अन्तर्गत प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (v) दर में सूचकांकन से संबंधित प्रावधान का निर्धारण करते समय सूचकांकन के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2013 निर्धारित किया गया है। सूचकांकन के लिए आधार वर्ष को संशोधित करने की जरूरत है इसे 1 जनवरी, 2014 या 1 जनवरी, 2015 किया जाये जो उस वर्ष पर आधारित होगा जिसके लिए पूंजीगत लागत आकलन और प्रचालन लागत (विद्युत लागत) से संबंधित हैं।	सूचकांकन के आधार वर्ष को 1 जनवरी, 2015 के रूप में संशोधित करने की आवश्यकता है।
(घ.)	थर्मल कोयला तटीय कोयले की श्रेणी के अन्तर्गत नहीं आता कथन की प्रस्तावित टिप्पणी (2) के स्थान पर, पत्तन अनुसूची में ही कोयले और थर्मल कोयले की भिन्न दरें प्रस्तावित कर सकता है।	चूँकि प्रहस्त कार्गो विदेशी कार्गो माना जाता है तटीय रियायत का प्रश्न ही नहीं उठता।

7.2 वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्नों का उत्तर देते समय निष्पादन मानकों में संशोधन का प्रस्ताव भी किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक इस प्रकार है:-

(i) लाइसेंसधारक को दोनों ही निष्पादन मानकों को पूरा करना होगा :

(क) 90% मशीनीकृत प्रणाली प्रति माह की न्यूनतम उपलब्धता। उपलब्धता की गणना कुल मशीनीकृत प्रणाली के लिए की जाएगी, और

(ख) लाइसेंसधारक 33,600 टन के इष्टतम कार्गो का या वास्तविक कार्य के टनभार आनुपातिक घण्टे प्रहस्तन करेगा।

8.1 तदनंतर, मैसर्स रीच कार्गो मूवर्स प्रा.लि. (आरसीएमपीएल) ने अपने 10 मार्च, 2015 के ईमेल द्वारा वीओसीपीटी द्वारा आमंत्रित निविदा सूचना, वीओसीपीटी से आरसीएमपीएल द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण, वीओसीपीटी द्वारा आरसीएमपीएल को भेजे गए स्पष्टीकरण और प्राधिकरण को निवेदन करते हुए संबोधित पत्र, प्रत्येक की प्रति भेजी है।

8.2 चूँकि आरसीएमपीएल का निवेदन वीओसीपीटी द्वारा आरंभ की गई बोली प्रक्रिया से आरंभ हुआ था। अतः उक्त ई-मेल की प्रति उसके अनुलग्नकों सहित वीओसीपीटी को हमारे 11 मार्च, 2015 के पत्र के साथ पत्तन को समुचित कार्रवाई के लिए भेज दी गई थी।

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई, वीओसीपीटी के परिसर में 20 फरवरी, 2015 को की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीओसीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/ प्रत्याशित बोली कर्त्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

10. जैसे कि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई, वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2015, 26 फरवरी, 2015 के ई-मेल और 02 मार्च, 2015; 03 मार्च, 2015 और 17 मार्च, 2015 के पत्रों के द्वारा हमारे प्रश्नों के उत्तर दिए, जिनका हमने पूर्व के पैराओं में उल्लेख किया है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनकी दलीलों का उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जा रहा है। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

12. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति सामने आई:

- (i) वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) का प्रस्ताव बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैकिंग यार्ड में कार्गो की निकासी करने की 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर मशीनीकरण की उसकी परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है।

पत्तन ने बताया है कि बर्थ संख्या 9 में उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए, शिप गियरों द्वारा प्रचालन के अतिरिक्त दो नग 124 टन हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) को सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अंतर्गत लगाया गया है। पोतों से एचएमसी और शिप क्रेनों द्वारा उतारा गया कार्गो बर्थ में जमा होता रहता है। वर्तमान में कार्गो निकासी फ्रण्ट एंड लोडर्स का प्रयोग करते हुए ट्रकों द्वारा की जाती है और उक्त बर्थ से कार्गो की निकासी में समय भी लगता है। इससे बर्थ संख्या 9 में एचएमसी की उत्पादकता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। अतः बर्थ से कार्गो/कोयले की तीव्र निकासी सक्षम बनाने के उद्देश्य से और पोत के वापस लौटने के समय को घटाने तथा ट्रकों द्वारा कार्गो/कायला प्रहस्तन से होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, वीओसीपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के अन्तर्गत हापरों और कन्वेयर प्रणाली के प्रयोग द्वारा बर्थ संख्या 9 से शुष्क बल्क कार्गो की मशीनीकृत निकासी का प्रस्ताव किया है। कार्गो का स्थानांतरण कन्वेयर के द्वारा 100 मीटरx100 मीटर प्रत्येक के तीन प्लाटों (कुल 30000 वर्ग मीटर क्षेत्र) में किया जाएगा, जिन्हें कार्गो की अंतरिम स्टैकिंग के लिए पत्तन द्वारा प्रचालक को आवंटित करना प्रस्तावित है। अंतरिम स्टैकिंग क्षेत्र से पत्तन प्रयोक्ता कार्गो को कोयला यार्ड में उन्हें आवंटित व्यक्तिक प्लाटों को एक निर्धारित अवधि के भीतर निकासी की व्यवस्था करेंगे अथवा अंतिम गंतव्य स्थल को, जैसा भी मामला हो।

- (ii) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का खण्ड 2.4 यह अनुबंध करता है कि यदि महापत्तन न्यास की राय में, 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में किसी विशिष्ट वस्तु के प्रशुल्क का निर्धारण उस वस्तु के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तब महापत्तन परियोजना के लिए व्यौरा और पर्याप्त औचित्य देते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित कराने के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करने के लिए मुक्त है।

प्रस्ताव बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैकिंग यार्ड को कार्गो की निकासी को मशीनीकृत करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण का है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क कोयला टर्मिनल/बल्क टर्मिनल का प्रहस्तन कार्गो के संपूर्ण मूवमेंट के लिए उपलब्ध है, यानी जहाज से तट, तट से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैगन। लेकिन कोई अपफ्रंट प्रशुल्क, प्रचालन के किसी एक भाग के लिए नहीं है यानी कार्गो का बर्थ से अंतरिम स्टैकिंग यार्ड, जैसी कि इस परियोजना में परिकल्पना की गई है। ऐसा ही है तो, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए प्रस्तुत किया गया प्रतीत होता है। इस विषयांतर्गत परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है क्योंकि इसमें केवल कन्वेयरों और हापरों की स्थापना करना है और किसी बर्थ/जेटी का निर्माण किया जाना शामिल नहीं वीओसीपीटी के प्रस्ताव को, फिर भी, उसके बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

- (iii) इस मामले का विश्लेषण करने के लिए आगे बढ़ने से पूर्व, यहां यह कहना संगत होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 निर्धारित सुविधाओं के लिए जैसे कोयला, खनिज लोहा, कंटेनर, द्रव प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए मानदण्ड/दिशानिर्देश निर्धारित करता है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देश, प्रचालन के मात्र किसी एक भाग के लिए मानदण्ड/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करता अर्थात् बर्थ 9 से अंतरिम स्टैकिंग यार्ड को कार्गो की निकासी का मशीनीकरण, जैसी इस परियोजना के परिकल्पना की गई है।

लेकिन, यह देखा गया है कि प्रचालन लागत के आकलन के लिए सुविचारित मानदण्ड 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदण्डों पर आधारित हैं क्योंकि प्रस्तावित मशीनीकरण मुख्यतः बर्थ संख्या 9 में कोयला कार्गो के प्रहस्तन से संबंधित है। कोयले के अतिरिक्त, वीओसीपीटी यह प्रत्याशा करता है कि, रॉक फास्फेट और जिप्सम जैसे अन्य शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन किया जा सकता है। वीओसीपीटी ने यह पुष्टि की है कि उसकी दरें शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोयला, रॉक फास्फेट और जिप्सम के समान ही हैं। चूंकि प्रहस्तन किए जाने वाले परिकल्पित शुष्क बल्क कार्गो में मुख्यतः कोयला है और इससे भी अधिक महत्वपूर्ण यह है कि प्रस्तावित परियोजना में कनवेयर प्रणाली शामिल है, जैसा कि कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित है, इसलिए प्रचालन लागत के आकलन के प्रयोजन से कोयला टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों को अपनाना उचित प्रतीत होता है। उक्त स्थिति को देखते हुए, और 2008 के दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट मानदण्ड निर्धारित न होने के कारण और इस परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रकट की गई तत्कालता और यह कि प्रस्ताव वर्ष के अंत में प्रस्तुत किया गया है को ध्यान में रखते हुए तथा इस बात का भी ध्यान रखते हुए कि सरकार ने वीओसीपीटी को 30 मार्च, 2015 तक परियोजना को अवार्ड करने की सलाह दी है, वीओसीपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निकालने के लिए कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों को संगत सीमा तक अपनाने पर भरोसा किया जा सकता है।

- (iv) वीओसीपीटी ने अपना प्रस्ताव 28 जनवरी, 2015 को दायर किया था। तत्पश्चात मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने अपने 25, 26 फरवरी, 2015 और 2, 3 व 17 मार्च, 2015 के पत्रों द्वारा अपना उत्तर दिया। हमारे प्रश्नों का उत्तर भेजते समय वीओसीपीटी ने विद्युत लागत और मूल्यहास के आकलन में संशोधन किया और इस प्राधिकरण से संशोधित आकलनों पर विचार करने का अनुरोध किया। यह देखा जाता है कि वीओसीपीटी ने उसके द्वारा प्रस्तावित संशोधनों के प्रभाव का संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया। 28 जनवरी, 2015 के प्रस्ताव और संदर्भाधीन मामले की प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (v) इष्टतम क्षमता:

- (क) बर्थ संख्या 9 की प्रहस्तन दर (प्रतिदिन):

- (i) प्राधिकरण ने 23 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या टीएएमपी/16/2010-वीओसीपीटी के द्वारा बर्थ संख्या I से VI व IX में 12500टी/दिन के शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए 100 टन की मानक एचएमसी के लिए निर्माण, धारण और प्रचालन (वीओओ) आधार पर यांत्रिक प्रहस्तन अवसंरचना के लिए अप्रेंट प्रशुल्क का अनुमोदन किया है। वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि बर्थ संख्या IX में 124टी क्षमता की दो एचएमसी को पीपीपी मोड पर लगाया गया है। 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अन्तर्गत इस प्राधिकरण का आदेश अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण तक सीमित है। यह पत्तन पर निर्भर करता है कि पत्तन द्वारा प्राप्त अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क पर पीपीपी मोड के आधार पर परियोजना को अवार्ड करे अतः प्राधिकरण के लिए उच्च क्षमता की एचएमसी को लगाने के मामले पर विचार करना नहीं बनता। चूंकि पीपीपी मोड पर तैनात एचएमसी 100 टी एचएमसी से जिसके लिए प्राधिकरण द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क अनुमोदित किया गया था, उच्च क्षमता की हैं, वीओसीपीटी ने 124 टन एचएमसी [क्षमता निर्धारण प्रयोजन से 120 टीएचएमसी पूर्णांक (राउण्ड ऑफ) कर दिया गया] के लिए 15000 टी/दिन (अर्थात् 12,500 टी/दिन/100 टीएचएमसी \* 120 टी एचएमसी) शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर को अनुपातिक रूप से समायोजित (वृद्धि) कर दिया है। 2008 के दिशानिर्देशों में 120 टी एचएमसी के लिए विशिष्ट मानदण्डों के अभाव में, इस प्राधिकरण द्वारा 100 एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रहस्तन दर को अनुपातिक वृद्धि के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित एक नग 124 एचएमसी के लिए 15000/टी/दिन की संवर्धित प्रहस्तन दर स्वीकृत की जाती है। इस प्रकार, 124 टन क्षमता की 2 एचएमसी के लिए कुल प्रहस्तन दर 30,000 टन/दिन बनती है।



- (ii) वीओसीपीटी ने सूचित किया है कि कार्गो को जहाज से तट तक लाने और उन्नत क्षमता प्राप्त करने के उद्देश्य से 2 एचएमसी के अतिरिक्त बर्थ संख्या 9 में दो शिप गियर भी तैनात किए गए हैं। वीओसीपीटी ने शिप गियर के लिए 20 चक्र/घण्टा/शिप गियर और 10 टन प्रति चक्र की दर से 3360 टन/दिन की क्षमता निर्धारित की है (अर्थात् 20 चक्र/घण्टा x 10 टी x 24 घण्टे x 70% = 3360 टन/प्रतिदिन/शिप गियर) वीओसीपीटी ने यह बताया है कि अपनाये गए प्रतिमान शिप गियरों के प्रचालन में पत्तन द्वारा प्राप्त अनुभवों पर आधारित हैं। शिप गियरों के लिए किन्हीं विशिष्ट मानदण्डों की उपलब्धता के अभाव में, पत्तन द्वारा निर्धारित प्रहस्तन दर, जिसके बारे में पत्तन द्वारा ऐसे प्रचालनों से प्राप्त अनुभव के आधार पर निर्धारित करने की सूचना दी गई है, विश्वास किया जाता है और स्वीकार्य है। ऐसा है तो, दो शिप गियरों के लिए पत्तन ने 6720 टन (अर्थात् 3360 टन/दिन/शिप गियर \* 2 शिप गियर) प्रहस्तन दर का निर्धारण किया है। इस प्रकार, शुष्क बल्क कार्गो के लिए 2 नग एचएमसी प्रत्येक 124 टन प्लस 2 शिप गियरों के साथ कुल प्रहस्तन दर कुल मिलाकर 36,720 टी/दिन हो गई है।

(ख) कन्वेयर प्रणाली की प्रहस्तन दर (प्रति दिन):

- (i) पत्तन ने यह बताया है कि कोयला टर्मिनल के 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित पानामैक्स पोत से कोयले की उतरायी के 35000 टन/दिन के मानदण्डों पर विचार करते हुए 2000 टन प्रति घंटा की कनवेयर प्रणाली स्थापित करने का प्रस्ताव है। इस संदर्भ में यह बताना संगत होगा कि पत्तन ने स्वयं यह बताया है कि 124 टी की 2 एचएमसी बर्थ संख्या 9 में पीपीपी मोड से तैनात हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा 35000 टन/दिन का प्रहस्तन मानदण्ड, जो शिप अनलोडरों, कनवेयरों आदि के साथ पूर्णतः यांत्रिक कोयला टर्मिनल के लिए है, का संदर्भ लेना यहां संगत प्रतीत नहीं होता। 2एचएमसी + 2 शिप गियरों की कुल निर्धारित 36,720 टन प्रति दिन की कार्गो की संगत प्रहस्तन दर है। फिर भी इस प्रकार आंकी गई प्रहस्तन दर, वीओसीपीटी द्वारा संदर्भित 35000 टन/दिन के प्रहस्तन दर आंकड़ों के निकट है। उक्त स्थिति को देखते हुए, वीओसीपीटी का 2000 टन कनवेयर प्रणाली स्थापित करने के प्रस्ताव पर विश्वास किया जा सकता है।
- (ii) 2000 टन/घंटे की निर्धारित क्षमता के कनवेयर पर विचार कर, वीओसीपीटी ने प्रतिदिन कनवेयर हैण्डलिंग क्षमता का निर्धारण 33,600 टन (24 घंटे \* 2000 टन 70%) किया है।

2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूले के अनुसार, इष्टतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए 70% का कारक केवल एक बार लागू करना है। वीओसीपीटी ने 70% कारक को 2 चरणों में लागू किया है। पहली बार, दैनिक कनवेयर प्रहस्तन दर प्रगणत करते समय (यानी 2000 टन/दिन \* 70% \* 24 घंटे = 33,600 टन/दिन) प्रचालन भार कारक के रूप में और दूसरी बार समग्र क्षमता गणना करते समय, जैसा कि मानदण्डों में निर्धारित है। मानदण्ड क्षमता निर्धारण के लिए संगत प्रतिमानों में प्रत्येक के लिए अलग से कुशन की अनुमति नहीं देते। इस ओर ध्यान दिलाये जाने पर, पत्तन ने स्पष्ट किया कि 70% कारक पहली बार कनवेयर की दक्षता/प्रचालन कारक के रूप में लागू किया गया और दूसरी बार, इष्टतम क्षमता निर्धारण के लिए बर्थिंग आकुपेंसी के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार। उसने यह संदर्भ लिया कि उसके द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया, पत्तन द्वारा लंगरगाह स्थित प्लावी क्रेनों के प्रयोग द्वारा पोतों के प्रहस्तन के लिए अपनायी गई प्रक्रिया के समान है जिसे प्राधिकरण के 23 दिसम्बर, 2013 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2013-वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था और इसलिए इस मामले में भी स्वीकृत किया गया। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि वीओसीपीटी द्वारा संदर्भित उपरोक्त आदेश के अतिरिक्त, प्राधिकरण द्वारा अपने 29 नवम्बर, 2010 के आदेश सं0 टीएएमपी/32/2010 वीपीटी के द्वारा विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की डब्ल्यूक्यू 1 बर्थ स्थित मशीनीकृत खनिज लोहे के प्रहस्तन के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में उपकरण दक्षता कारक को प्रचालनात्मक अपेक्षाओं के लिए लगने वाले कारक के रूप में मान्यता दी गई थी (दिशानिर्देशों में

निर्धारित 70% कारक के अतिरिक्त)। ऐसे में, कार्गो को कनवेयर के माध्यम से स्थानांतरण के कोई निर्धारित मानदण्ड उपलब्ध न होना मानते हुए, वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया, जो कि वीओसीपीटी के एक अन्य मामले में और वीपीटी के मामले में भी अनुज्ञेय प्रक्रिया के अनुरूप है, वीओसीपीटी द्वारा 33,600 टन/दिन की निर्धारित कनवेयर क्षमता दर के मामले में विश्वसनीय माना जाता है और विश्लेषण में विचार किया गया।

(iii) पत्तन ने कार्गो के 100% भाग को शुष्क बल्क कार्गो माना है। उसने बताया है कि रॉक फास्फेट, जिप्सम, और कोयले जैसे शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन किया जा सकता है। पत्तन ने यह पुष्टि की है कि एचएमसी और कनवेयरों के मामले में शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित इन तीनों श्रेणियों के लिए प्रहस्तन दर समान रहेगी। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

(ग) दो दैनिक प्रहस्तन दर क्षमताओं में से कम वाली दर पर विचार करते हुये यानी 124 टन वाली प्रत्येक 2 एचएमसी का 30000 टन/दिन (यानी 15000 टन)/दिन/एचएमसी) + 6720 टन प्रति दिन की दर से 2 शिप गियरों की प्रहस्तन क्षमता निर्धारित की गई, इस प्रकार 36,720 टन/दिन के सामने 2000 टन/घण्टा की दर से कनवेयर की इष्टतम क्षमता कुल 33600 टन निर्धारित की गई और 33,600 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुये वीओसीपीटी ने और 70% उपयोगिता के साथ 85,84,800 टन (33600टन/दिन\*365दिन\*70%) की इष्टतम क्षमता का आकलन किया। इसलिये, इष्टतम क्षमता 85,84,800 टन विचारी गयी जैसा कि वीओसीपीटी ने आकलन किया है।

सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्रा.लि.(एसएलपीएल) ने यह उल्लेख किया है कि पत्तन ने यह माना है कि सभी पोत गियर के साथ आयेंगे। उसने यह अनुरोध किया है कि सभी पोतों को गियर रहित पोत माना जाए और इष्टतम क्षमता को पुनः प्रगणत किया जाए। गियर रहित पोतों का आगमन एक दृष्टिलेख है, जैसा कि वीओसीपीटी ने सूचित किया है। वीओसीपीटी ने जोर देकर यह बताया है कि प्रस्तावित सुविधा पोतों से अधिकतम संभव उतरायी करना है और इसलिए 8.58 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता उचित है।

(vi) पूंजीगत लागत:

(क) वीओसीपीटी द्वारा आकलित की गई कुल पूंजीगत लागत 56.70 करोड़ रुपये है। जिसमें 4.00 करोड़ रुपये का सिविल कार्य, और 54.00 करोड़ रुपये के यांत्रिक उपकरणों की लागत, जिनमें अनुषंगियों सहित संयंत्र और कनवेयर और उनकी स्थापना शामिल है। पूंजीगत लागत का 5%, यानी 2.70 करोड़ रुपये, की विविध पूंजीगत लागत की गणना भी की गई है जैसा 2008 के दिशानिर्देशों में मानदण्ड निर्धारित हैं।

(ख) सिविल कार्य

पत्तन द्वारा प्रस्तुत सिविल कार्यों के लिए पूंजीगत लागत अनुमानों का ब्यौरा दर्शाता है कि इसमें उतराई भण्डारण स्थल प्रहस्तन, स्थान सज्जीकरण, प्रारंभण, स्पेयर और परिवहन लागत शामिल हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, बर्थ से अंतरिम स्टॉक यार्ड को कार्गो की निकासी के लिए प्रचालन के एक एकल भाग के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड नहीं है। इस प्रकार की परियोजना के लिए किन्ही मानदण्डों के अभाव में और 2008 के दिशानिर्देशों को मान्यता देते हुए इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा आकलन किए गए सिविल कार्यों पर विश्वास करना अपेक्षित है, सिविल कार्यों की सूची, जैसी कि वीओसीपीटी ने आकलित की है, पर विचार किया जाता है।

(ग) उपस्कर:

इस परियोजना में परिकल्पित यांत्रिक निकासी प्रणाली में, एचएमसी/शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो को हापरों में फेंका जाएगा तत्पश्चात इसे कनवेयरों के माध्यम से अंतरिम कोयला यार्ड में लाया जाएगा। पत्तन ने 100 सीबीएम के 4 नग हापर प्रस्तावित किए हैं और इन्हें हाथों द्वारा चलाया जाएगा, 3.12 कि.मी. लंबाई के 2000 टीपीएच क्षमता के कनवेयर, विद्युत स्थापना, धूल निग्रहण प्रणाली, सुरक्षा प्रणाली, और अनुषंगी मर्दे उपस्कर लागत के एक भाग के रूप में शामिल है। जैसा कि पहले बताया गया है, बर्थ से अंतरिम स्टॉक यार्ड को कार्गो की निकासी के लिए प्रचालन के एक एकल भाग के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड नहीं है। इस प्रकार की परियोजना के लिए किन्ही मानदण्डों के अभाव में पत्तन द्वारा

आकलन किए गए उपकरण लागत में शामिल उपस्करों की मदों की सूची पर विश्वास करना अपेक्षित है, वीओसीपीटी द्वारा आकलित सूची, पर विचार किया जाता है।

- (घ) जैसा कि पहले बताया गया है इस विषयांतर्गत परियोजना की कोई व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है क्योंकि इसमें केवल कनवेयर्स और हापर्स का उत्पादन शामिल है न कि बर्थ/जेटी का निर्माण करना। वीओसीपीटी द्वारा सिविल कार्यों के लिए 4 करोड़ रुपये की पूंजीगत लागत और 50 करोड़ रुपये की लागत के उपस्करों का आकलन किया है और सूचित किया है कि जो मैसर्स सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. से पत्तन को प्राप्त निम्नतम बजटीय प्रस्ताव पर आधारित है जिनका प्रस्ताव, कुल 3 फर्मों से प्राप्त बजटीय प्रस्तावों में, सबसे न्यूनतम है। जहां तक ट्यूटीकोरन शिप एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा उठाये गए बिन्दु का संबंध है कि पत्तन द्वारा विचार किया गया 54 करोड़ रुपये का आकलन सही तौर पर न्यूनतम है और कि एक अन्य फर्म मैसर्स चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स ने इस परियोजना के लिए 96.30 करोड़ रुपये का बजटीय प्रस्ताव किया था। पत्तन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स का बजटीय प्रस्ताव इसकी परियोजना के समान नहीं है। पत्तन ने पुष्टि की है कि परियोजना लागत 54.00 करोड़ रुपये है और उन्होंने अपने आकलन को प्रमाणित करने के लिए मैसर्स सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. की दरों की एक प्रति भी भेजी है। यह भी पुष्टि किया जाता है कि आकलित पूंजीगत लागत में परिवहन भाड़ा और लागतें शामिल हैं और यह भी पुष्टि की कि यह उपयुक्त है। उक्त स्थिति के आधार पर और यह मानते हुए कि पूंजीगत लागत पत्तन द्वारा प्राप्त बजटीय प्रस्तावों को प्रमाणित करती है, सिविल कार्यों की सूची और उपस्करों की सूची पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित और वीओसीपीटी द्वारा यथा आकलित कुल पूंजीगत लागत पर विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।
- (ङ.) 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विविध पूंजीगत लागत के आकलन के लिए पूंजीगत लागत का 5% का मानदंड निर्धारित किया है। वीओसीपीटी ने 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के आधार पर 54.00 करोड़ रुपये की कुल पूंजीगत लागत पर 2.70 करोड़ रु. के विविध पूंजीगत लागत का आकलन किया है।
- (च) उपरोक्त के आधार पर 56.70 करोड़ रु. की कुल पूंजीगत लागत, जैसा वीओसीपीटी ने आकलन किया है, पर विचार किया गया।
- (vii) वीओसीपीटी ने लगाई गई पूंजी पर अनुमानित पूंजीगत लागत के 16% का प्रतिफल आकलित किया है, जैसा कि दिशानिर्देशों में निर्धारित है।
- (viii) प्रचालन लागत:
- वीओसीपीटी द्वारा आकलन की गई प्रचालन लागत पर निम्नवत् चर्चा की जाती है।

(क) विद्युत लागत:

वीओसीपीटी ने पहले 1.4 यूनिट/टन के विद्युत उपभोग का आकलन किया था। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में 1.4 यूनिट/टन के विद्युत उपभोग के मानदण्ड उन कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित हैं जो सारी सेवाएँ प्रदान करते हैं जैसे कोयले को जहाज से तट पर और तट से यार्ड को स्थानांतरण और इसके विपरीत और यार्ड में भण्डारण सहित, उपकरणों की नियामक सूची के साथ समेकित सेवाएं प्रदान करते हैं। उसके विपरीत, पत्तन द्वारा परिकल्पित परियोजना केवल एक चरण की है यानी कार्गो को तट से यार्ड को स्थानांतरण।

उल्लेख किए जाने पर वीओसीपीटी ने 1.11 यूनिट प्रति टन विद्युत उपभोग और रु. 10.41 प्रति यूनिट पर आधारित इष्टतम क्षमता के लिए 991.98 लाख रुपये की संशोधित विद्युत लागत प्रस्तुत की। इसने परियोजना के लिए विद्युत अपेक्षाओं के आधार पर 1.11 यूनिट प्रति टन के विद्युत उपभोग को प्रगणन करने का विस्तृत परिकलन भी भेजा है। 10.41 रु. प्रति यूनिट की विद्युत यूनिट दर को भी दस्तावेजी साक्ष्य से अभिपुष्ट किया है। यहां यह कहना भी संगत है कि जबकि वीओसीपीटी ने संशोधित विद्युत लागत प्रस्तुत की है परन्तु इसने लागत विवरण में इसके प्रभावों को प्रग्रहण नहीं किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत आकलन के आधार पर, पत्तन द्वारा आकलित 991.38 लाख रुपये की संशोधित विद्युत लागत पर विश्लेषण में विचार किया।

वीओसीपीटी ने पुष्टि की है कि इस परियोजना में परिकल्पित हॉपर हाथों से चलाए जाएंगे और इसलिए इस परियोजना में हापर्स के लिए ईंधन की खपत की परिकल्पना नहीं की गई है।

- (ख) वीओसीपीटी द्वारा सिविल कार्य पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन सिविल लागत का 1% और यांत्रिक उपकरण लागत का 7% की दर पर किया है जो कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप हैं। पत्तन ने सिविल लागत और उपकरण लागत के विविध संघटक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार लागत विवरण में सिविल लागत और उपस्कर लागतों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार किया गया है जो विविध पूंजीगत लागत का भी अंग होंगे।
- (ग) वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत सकल नियत परिसंपत्तियों की 1% और अन्य व्यय नियत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर आकलन किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप हैं।
- (घ) (i) मूल्यहास की, दिशानिर्देशों अनुसार, गणना कम्पनी अधिनियम में निर्धारित सीधी रेखा विधि (एसएलएम) द्वारा मूल्यहास दरों पर की जानी चाहिए। वीओसीपीटी ने उसके द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ उपस्कर लागत पर संलग्न किए गए लागत विवरण में मूल्यहास की गणना 10.34 की दर से और सिविल कार्य लागत पर 3.34% की दर से की है।
- बाद में वीओसीपीटी ने बताया कि कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार मूल्यहास की संशोधित दरों पर प्लांट व मशीनरी के लिए 6.33% की दर से और सिविल कार्यों के लिए 3.17% की दर से विचार किया जा सकता है और तदनुसार आकलित संशोधित मूल्यहास उपस्करों के लिए 316.50 लाख रुपये और सिविल कार्यों पर 12.68 लाख रुपये है। वीओसीपीटी ने विचार किए गए मूल्यहासदर के समर्थन में कंपनी अधिनियम, 2013 के संगत उद्धरण भी प्रस्तुत किए हैं। इस स्थिति पर विश्लेषण में विश्वास जताया गया है। यहां यह उल्लेख करना भी संगत होगा कि वीओसीपीटी ने मूल प्रस्ताव के साथ संलग्न लागत विवरण में संशोधित मूल्यहास के प्रभाव को पकड़ नहीं पाई है। हमारे द्वारा तैयार लागत विवरण में वीओसीपीटी द्वारा आकलित संशोधित मूल्यहास पर एक संशोधन के साथ विचार किया गया। पत्तन ने सिविल लागत और उपस्कर लागत पर मूल्यहास का आकलन नहीं किया है। हमारे विश्लेषण में मूल्यहास सिविल लागत और उपस्कर लागत संघटक पर भी मूल्यहास का परिकलन किया है जो हमारे विश्लेषण में विविध पूंजीगत लागतों का एक भाग बनेगा। तदनुसार, संशोधित लागत विवरण में विचार की गई संशोधित मूल्यहास लागत सिविल कार्यों पर 13.31 लाख रुपये और उपकरण लागत पर 332.33 लाख रुपये है।
- (ङ.) (i) अप्रिंटेड प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन क्रमिक महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों पर किया जाएगा।
- (ii) पत्तन द्वारा 100 मीटर\*100 मीटर प्रत्येक के 3 प्लॉटों (यानी कुल 30,000 वर्ग मीटर क्षेत्र) को इस परियोजना के अधीन कनवेयर के द्वारा कार्गो स्थानांतरण के अंतरिम स्टैकिंग यार्ड के लिए आवंटित किए जाने का प्रस्ताव है। वीओसीपीटी ने 348.68 रुपये प्रति वर्ग मीटर के लाइसेंस शुल्क की दर को अपनाया है, जो प्रचलित दरमानों के अनुसार प्रतीत होती है।
- (iii) जहां तक 3120 मीटर लम्बे \*4.50 मीटर चौड़े कनवेयर क्षेत्र का संबंध है, वीओसीपीटी ने 1.42 रुपये प्रति वर्ग मीटर के वे-लीव प्रभारों की यूनिट दर को अपनाया है, इसे भी प्रचलित दरमानों के अनुरूप देखा जा सकता है।
- (च) उक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत 2154.32 लाख रुपये प्रगणित होती है जबकि वीओसीपीटी ने 2290.96 लाख रु. का आकलन किया है।
- (ix) वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तुत लागत विवरण को उपरोक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है। विवरण की प्रति **अनुलग्नक-1** पर संलग्न है।
- (x) (क) कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) पत्तन द्वारा आकलित 3198.06 लाख रुपये के वार्षिक राजस्व आवश्यकता के प्रति 3061.52 लाख रुपये निकलती है, जो प्रचालन लागत (रु.2154.32 लाख) और पूंजीगत लागत पर 16% के प्रतिफल को मिलाकर है।

यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि हमारे द्वारा आकलित एआरआर वीओसीपीटी द्वारा आकलित स्तर से कम है मुख्यतः इसलिए कि मूल्यह्रास के आकलन में कटौती तथा विद्युत लागत में वृद्धि के प्रभाव को पत्तन द्वारा हिसाब में नहीं लिया गया है। पत्तन ने इस प्राधिकरण को आशोधित आकलन को हिसाब में लेने का अनुरोध किया है जिसे हमारे द्वारा तैयार आशोधित लागत विवरण में हिसाब में ले लिया गया है।

- (ख) वीओसीपीटी ने बताया है कि कार्य क्षेत्र का विस्तार कार्गो का बर्थ -9 से अंतरिम स्टॉक यार्ड को कनवेयरों के माध्यम से तीव्र निकास करने तक सीमित है। अतः उक्त प्रचालन से प्रहस्तन के लिए भण्डारण कार्यकलाप की आवश्यकता नहीं है। पत्तन ने पूरे निर्धारित एआरआर की वसूली मात्र एक प्रशुल्क मद यानी प्रहस्तन प्रभार, द्वारा सुविधा को इष्टतम क्षमता से करने की परिकल्पना की है।

तदनुसार, 3061.52 लाख रुपये के संशोधित एआरआर और 85,84,800 टन की इष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए दर, वीओसीपीटी द्वारा आकलित 37.27 रुपये प्रति टन के प्रति 35.66 रु. प्रति टन निकलती है, यानी (3198.06 लाख रुपये/85,84,800 टन)।

- (ग) वीओसीपीटी ने बताया है कि रॉक फास्फेट, जिप्सम और कोयला जैसा शुष्क बल्क कार्गो क्राइस परियोजना के अंतर्गत प्रहस्तन किया जा सकता है और यह भी पुष्टि की है कि एचएमसी और कनवेयरों के संबंध में प्रहस्तन दर शुष्क बल्क कार्गो की इन मदों के लिए समान रहेगी। उक्त के आधार पर, पत्तन ने स्थिति स्पष्ट की कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए समान दरों की अनुज्ञा देना वीओसीपीटी द्वारा अपनायी गई प्रक्रिया के अनुरूप है।

वीओसीपीटी ने बताया है कि 9वीं बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की संपूर्ण इष्टतम क्षमता विदेशी कार्गो की है। यदि कोई पोत तटीय कार्गो लेकर आता है और, लंगर डालता है तो तटीय दरों की आवश्यकता पड़ेगी, इसलिए तटीय दरें विदेशी दर की 60% पर निर्धारित की गई हैं, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

इसके अतिरिक्त, पत्तन ने यह कहते हुए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि तापीय कोयला तटीय श्रेणी के अंतर्गत नहीं आयेगा। प्रस्तावित नोट के स्थान पर, यह उपयुक्त पाया गया कि तापीय कोयले के लिए विदेशी कार्गो की दर के समान अलग से दर निर्धारित की जाए क्योंकि कार्गो की यह श्रेणी सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत की पात्र नहीं है। परिणामस्वरूप, शुष्क बल्क कार्गो के वर्णन को हलका सा बढ़ाकर तापीय कोयले को छोड़कर शुष्क बल्क कार्गो कर दिया गया है।

- (xi) पत्तन ने प्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के नीचे एक टिप्पणी समाविष्ट करने का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रशुल्क कनवेयर प्रणाली के माध्यम से कार्गो का 9वीं बर्थ से अंतरिम स्टैकयार्ड तक परिवहन करने तक के लिए निर्धारित है। प्रस्तावित टिप्पणी निर्धारित प्रशुल्क के अंतर्गत कवर की गई सेवाओं को निर्दिष्ट करने के लिए है और इसलिए अनुमोदित की जाती है जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।
- (xii) प्रत्याशित बोलीदाताओं में से एक पीएसटीएफ लाजिस्टिक्स प्रा.लि. (पीएलपीएल) ने इंगित किया है कि इस परियोजना के अंतर्गत कार्गो की अंतरिम स्टैकिंग के लिए पत्तन द्वारा प्रचालक को आवंटन के लिए प्रस्तावित कुल 30,000 वर्ग मीटर के तीन प्लॉट पर्याप्त नहीं है। इसने तर्क दिया है कि वैयक्तिक प्रयोक्ता कार्गो को लम्बे समय तक स्टैक कर सकता है और इस प्रकार, ऐसी संभावना हो सकती है कि चौथे पोत के आने से पूर्व अंतरिम स्टॉकयार्ड से कार्गो को निकाला ही न गया हो जैसाकि पत्तन द्वारा संकल्पना की गई है। इससे परियोजना में संकल्पित इष्टतम क्षमता प्राप्त करने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है। इस बिन्दू को हमारे प्रश्नों में भी उठाया गया था। इस बिन्दू के नीचे एक टिप्पणी समाविष्ट करने का प्रस्ताव किया है कि अंतरिम स्टैकयार्ड में कार्गो स्टैकिंग आरंभ होने की तारीख से 5 दिनों की मुफ्त अवधि अनुज्ञेय होगी। स्टीवडोरों द्वारा कार्गो को निर्दिष्ट मुफ्त अवधि के भीतर अंतरिम यार्ड में से हटा लिया जाना चाहिए। यदि स्टीवडोरों द्वारा निर्दिष्ट मुफ्त अवधि के भीतर अंतरिम स्टॉक यार्ड में से कार्गो को हटाया नहीं जाता तो 6वें दिन से, वीओसीपीटी स्टैकयार्ड से कार्गो को संबंधित स्टीवडोर के खर्चे पर हटा देगी। प्रस्तावित टिप्पणी प्रत्याशित बोलीदाता द्वारा उठाये गए मुद्दे के समाधान के लिए है और इसलिए संदर्भ शुल्क अनुसूची में समाविष्ट योग्य है।
- (xiii) पीएलपीएल द्वारा चाहे गए एक और स्पष्टीकरण के हवाले से कि क्या प्रस्तावित परियोजना की सुविधा को लाभ उठाये बिना बर्थ संख्या 9 से कार्गो की निकासी संभव है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सीधी सुपुर्दगी अनुज्ञेय नहीं है।

कार्गो को अंतरिम स्टैकयार्ड में जाना ही पड़ेगा और वहां से प्रयोक्ता को सुपुर्दगी लेनी होगी। यह प्रदूषण कम करने के लिए किया गया है।

- (xiv) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के कवर में पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। एमओएस ने स्पष्ट किया है कि उक्त दिशानिर्देश जारी किए जाने की तारीख अर्थात् 4 सितम्बर, 2014 से लागू होंगे। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जन के द्वारा अन्य के साथ वर्तमान एसओआर में निर्धारित "तटीय पोत" की परिभाषा को निम्नवत प्रतिस्थापित कर दिया:

*"तटीय पोत" का अर्थ होगा पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थानसे भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में पूरी तरह से विनियुक्त कोई पोत होगा।*

इसलिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को "तटीय पोत" की उपरोक्त परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया है।

- (xv) वीओसीपीटी ने एक सामान्य शर्त समाविष्ट करने का अनुरोध किया था कि वीओटी प्रचालक के द्वारा उपयुक्त स्तर से इतर विलम्बों के लिए प्रयोक्ता को प्रभार नहीं देने होंगे जो वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इसी प्रकार के निर्धारणों के अनुरूप है। वीओसीपीटी द्वारा दी गई यह दलील कि प्रहस्तित कार्गो की प्रस्तावित दर मीट्रीक टनों में है, इसलिए उपयुक्त स्तर से इतर विलम्ब के लिए प्रभार संगत नहीं हो सकते, सही प्रतीत नहीं होता/कथित शर्त वीओटी प्रचालक की ओर से उपयुक्त स्तर से इतर विलम्बों के लिए, लेवी की यूनिट को ध्यान में रखे बिना, प्रयोक्ता के हितों को बनाने की सामान्य शर्त है। यदि ऐसा है, कथित शर्त इसी मामले में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित है, तो यह वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारणों के भी अनुरूप है।
- (xvi) वीओसीपीटी ने प्रत्येक, वर्ष स्वतः समायोजन के लिए इन्डैक्सेशन कारक से संबंधित सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की है और ऐसे इन्डैक्सेशन के लिए विचारणीय बेस डब्ल्यूयूपीआई भी दिया है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचार किए जाने वाले लागत आकलन वर्ष 2015 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, यह उपयुक्त और संगत पाया गया कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए विचार किया जाने वाला आधार डब्ल्यूयूपीआई 01 जनवरी, 2015 को निर्धारित किया जाए, जैसाकि पत्तन ने प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी संदर्भ शुल्क की अनुसूची में समाविष्ट की जाती है।
- (xvii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खण्ड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वह निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क भी निर्धारित करे। हालांकि, 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते कि वह पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों की गहराई में जाए, फिर भी यह मानना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन यथोचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे। वीओसीपीटी ने मशीनीकृत प्रणाली की न्यूनतम प्रतिभूत उपलब्धता के संदर्भ में कार्गो स्थानांतरण के संदर्भ में उत्पादकता के हवाले से निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं और यह भी प्रस्ताव किया है कि लाइसेंसधारक को दोनों ही निष्पादन मानक (क) मशीनीकृत प्रणाली प्रति माह न्यूनतम 90% प्रतिभूत उपलब्ध रहेगी और उपलब्धता कुल मशीनीकृत प्रणाली के लिए परिकलित की जाएगी और (ख) लाइसेंस धारक कार्गो का प्रतिदिन 33,600 टन अथवा कार्य के वास्तविक घण्टों के अनुपात में टनभार प्रहस्तन करेगा। पत्तन द्वारा प्रस्तावित 33,600 टन का निष्पादन प्रतिमान इष्टतम क्षमता के मूल्यांकन में विचार की गई प्रहस्तन दर के अनुरूप है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं।

13.1 उपरोक्त विश्लेषण के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक, जैसे पत्तन द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं। क्रमशः **अनुलग्नक-II** और **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न हैं।

13.2 परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओपीसीटी में लाइसेंस आधार पर बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैकिंग यार्ड को कार्गो निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को अनुमोदित करती है तथा इन्हें निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करती है।

14.1. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सन्दर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख करे।

14.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से निष्पादन मानकों (निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क) के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

14.3. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

14.4. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

14.5. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट निष्पादन मानकों में उपलब्धि प्राप्त न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

14.6. महापत्तन न्यास के विचारों को जान लेने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

14.7. निष्पादन से संबद्ध प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा निष्पादन मानक पूरा किए जोन अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होगा।

14.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए लाइसेंस धारक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ 15 मार्च तक निष्पादन प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू होने वाले निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

14.9. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जाँच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीओसीपीटी तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

14.10. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

14.11. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

14.12. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट में प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील ऑकड़ों/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

14.13. दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्या की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

14.14. किसी परियोजना के लिए निष्पादन बोली दस्तावेज स्वतः ही स्पष्ट रूप से बताए जाएंगे। लाइसेंस धारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

14.15. लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी.एस. बालासुब्रामनियन, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन III/4/असा./143/2015(19)]

**अनुलग्नक-I**

**2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुरक्षण करते हुए 2013 के दिशानिर्देशों के अन्तर्गत विओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास स्थित बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टैकयार्ड को कार्गो निकास के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण**

(रु. लाख में)

क्रम.संख्या.	विवरण	वीओसीपीटी द्वारा 28.01.2015 के प्रस्ताव में आकलन	टीएएमपी द्वारा विचारित
I	<b>इष्टतम क्षमता</b>		
(i)	<b>एचएमसी और शिप गियरों की हैण्डलिंग दरें</b>		
(क).	100टन एचएमसी के लिए मानक मानदण्डों के अनुसार एचएमसी की हैण्डलिंग दर (टन/दिन)	12,500	12,500
(ख).	120-टी एचएमसी के लिए हैण्डलिंग दर (टन/दिन)	15,000	15,000
		(12500/100) x 120	(12500/100) x 120
(ग).	120-टी प्रत्येक के 2 एचएमसी के लिए हैण्डलिंग दर (टन/दिन)	30,000	30,000
	(Tonnes/day)	(2 * 15000T)	(2 * 15000T)
(घ).	शिप गियरों की हैण्डलिंग दर (टन/दिन)	3,360	3,360
		(20 चक्र/घण्टा x 10T x 24 x 70%)	(20 चक्र/घण्टा x 10T x 24 x 70%)



(ड).	दो शिप गियरों के लिए हैण्डलिंग दर (टन/दिन)	6,720	6,720
(च).	2 एचएमसी और 2 शिप गियरों की कुल हैण्डलिंग दर [ I (i) (ग) + I (i) (ड) ]	36,720	36,720
(ii).	<b>कन्वेयर सिस्टम की हैण्डलिंग दर:</b>		
(क).	कन्वेयर सिस्टम की हैण्डलिंग दर (टन/घण्टा)	2000	2000
(ख).	कन्वेयर सिस्टम प्रति दिन 70% भारण के साथ, हैण्डलिंग दर (टन /दिन )	33,600	33,600
		(2000T/घण्टे * 24 घण्टे * 70%)	(2000टन/घण्टे * 24 घण्टे * 70%)
(iii).	दोनों हैण्डलिंग दरों (i ) (च) और (ii) (ख) में से निम्न दर पर आधारित इष्टतम क्षमता। ( टन / दिन )	33,600	33,600
(क).	इष्टतम क्षमता (टन/वार्षिक )	85,84,800	85,84,800
		(33600एमटी/दिन * 365 दिन * 70%)	(33600 एमटी/दिन * 365 दिन * 70%)
(ख).	इष्टतम क्षमता [मिलियन टन प्रति वर्ष में (एमटीपीए)]	8.58	8.58
II	<b>कन्वेयर सिस्टम की पूंजीगत लागत</b>	रु.लाख में	रु. लाख में
(i).	निर्माण सहित अनुषंगियों के साथ संयंत्र और कन्वेयर्स	5,000.00	5,000.00
(ii).	सिविल निर्माण कार्य	400.00	400.00
(iii).	उप-योग (i+ii)	5,400.00	5,400.00
(iv).	विविध लागत @ 5%	270.00	270.00
		(5% * रु.5400 लाख)	(5% * रु.5400 लाख)
(v).	कुल पूंजीगत लागत (iii+iv)	5,670.00	5,670.00

क्रम.संख्या.	विवरण	बीओसीपीटी द्वारा 28.01.2015 के प्रस्ताव में आकलन	टीएएमपी द्वारा विचारित
III	<b>प्रचालन लागत</b>	रु लाख में	रु. लाख में
(i).	विद्युत लागत	961.50 (85,84,800 टन * 1.4 ईकाई/टन * रु. 8/ईकाई ) (टिप्पणी 1)	991.98 (85,84,800 टन * 1.11ईकाई / टन * रु.10.41/ईकाई) [टिप्पणी 1]
(ii).	मरम्मत व अनुरक्षण		
(क).	सिविल लागत	4.00 (1% * रु.400 लाख)	4.20 (1% * रु.420 लाख)
(ख).	यांत्रिक परिसम्पत्तियां	350.00 (7% * रु. 5000लाख)	367.50 (7% * रु. 5250लाख)
(iii).	बीमा	56.70 (1% * रु.5670 लाख)	56.70 (1% * रु.5670 लाख)
(iv).	मूल्य ह्रास:		
(क).	सिविल निर्माण	13.36 (3.34% * रु.400 लाख ) [टिप्पणी 2]	13.31 (3.17% * रु.420 लाख)
(ख).	यांत्रिक व उपस्कर लागत	517.00 (10.34% * रु. 5000 लाख) [टिप्पणी 2]	332.33 (6.33% * रु. 5250 लाख ) [टिप्पणी 2]
(v).	किराया (पट्टा किराया)	ख (3 प्लॉट * 100मीटर * 100मीटर *रु.348.68/वर्ग मीटर)	104.60 (3 प्लॉट * 100मीटर * 100 मीटर *रु.348.68/वर्ग मीटर)
(vi).	कन्वेयर के लिए वे-लीव प्रभार	0.20 (3120मीटर * 4.5मीटर * रु.1.42/वर्ग मीटर)	0.20 (3120 मीटर * 4.5 मीटर * रु.1.42/वर्ग मीटर)
(vii).	अन्य खर्चे	283.50 (5% * रु. 5670)	283.50 (5% * रु. 5670)
(viii).	<b>कुल प्रचालन लागत</b>	<b>2290.86</b>	<b>2154.32</b>
IV	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित हैंडलिंग दर</b>	रु. लाख में	रु. लाख में
(i).	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एपीआर)</b>		
	(क). कुल प्रचालन लागत	2290.86	2154.32
	(ख). लगायी गई पूंजी पर प्रतिफल @16%	907.20	907.20

	(ग).कुल राजस्व अपेक्षा	3,198.06	3,061.52
(ii).	इष्टतम क्षमता (टन / वार्षिक)	85,84,800	85,84,800
(iii).	प्रति टन हैंडलिंग दर (रु.में/ टन)		
	(क).विदेशी कार्गो के लिए	37.27	35.66
	(ख). तटीय कार्गो के लिए	22.35	21.40

**टिप्पणियां:**

(1). वीओसीपीटी ने अपने 2 मार्च, 2015 के ई-मेल में 991.98 लाख रु. (अर्थात 1.11यूनिट/ टन \* 10.41रु. प्रति यूनिट \* 8.5848 मिलियन टन) की संशोधित विद्युत लागत भेजी है। वीओसीपीटी ने विद्युत लागत में उपरोक्त संशोधन को ध्यान में रखकर आशोधित लागत का विवरण नहीं भेजा है। लेकिन, उसने प्राधिकरण को विद्युत लागत के आशोधित अनुमानों पर विचार करने का अनुरोध किया है। उपरोक्त लागत विवरण में वीओसीपीटी द्वारा भेजी गई संशोधित विद्युत लागत पर विचार किया गया है।

(2). वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी के ई-मेल में उपस्करों पर मूल्यहास @ 6.33% और सिविल कार्यों पर 3.17% की दर पर कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार विचार करने का अनुरोध किया है। लेकिन उसने उसके प्रभावों का पता लगाने के लिए लागत विवरण को आशोधित नहीं किया है। उपरोक्त लागत विवरण में प्राधिकरण ने वीओसीपीटी द्वारा कथित उपस्करों पर @ 6.33% की दर से और सिविल कार्यों पर 3.17% की दर से मूल्यहास पर विचार किया है।

अनुलग्नक - II

**वी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास****वर्ध संख्या 9 से अंतरिम स्टैक यार्ड को कार्गो की निकासी के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****अध्याय 1 : परिभाषाएं और सामान्य निबंधन और शर्तें ।****1.1. परिभाषाएं**

इस दरमान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- “तटीय पोत”** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।
- “विदेशगामी पोत”** से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है ।
- “प्रतिदिन”** से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन या उसका अंश है ।
- “पत्तन”** से तात्पर्य वी ओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास है ।
- “टन”** से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा ।

**1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज, जैसा सीमा-शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी ।
- सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है ।
  - विदेशी पताका वाला विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है ।
  - ऐसे परिवर्तनों के मामले में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभावी होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लदान/चढ़ाना शुरू करता है ।

- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभावी होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी हो जाएंगी।
- (ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्रता होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।
- (क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत किन्हीं विलम्बित भुगतान के लिए दंड ब्याज का भुगतान करना होगा। दंड-ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।
- (ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा। दंड-ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को वापसी के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले विनिर्दिष्ट दस्तावेजों का विशेष रूप से उल्लेख करना चाहिए)
- (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया गया हो।
- (iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बढ़े हुए रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (v) जब तक कि धन वापसी की राशि ₹ 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, जब तक कि प्रचालक को देय राशि ₹ 100/- से कम बनती है।
- (vi) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। यदि प्रचालक यदि वह चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है।
- (ख) ऑपरेटर यदि चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो। बशर्ते कि प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (vii). तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

## 2. बर्थ संख्या 9 से अंतरिम स्टेक यार्ड को मशीनीकृत निकास प्रणाली के लिए कार्गो हैंडलिंग प्रभार:-

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. प्रति मीट्रिकटन में (भारतीय रुपये में)	
		विदेशी	तटीय
1.	शुष्क बल्क कार्गो (तापीय कोयला को छोड़कर)	35.66	21.40
2.	तापीय कोयला	35.66	35.66

### टिप्पणियां:-

- ऊपर निर्धारित दरें बर्थ संख्या IX से कन्वेयर सिस्टम के माध्यम से अन्तरिम स्टैकयार्ड को कार्गो की ढुलाई के लिए हैं।
- अन्तरिम स्टैकयार्ड में स्टैकिंग आरम्भ होने की तारीख से 5 दिन की मुफ्त अवधि अनुज्ञेय है। कार्गो को अन्तरिम स्टैकयार्ड से निर्धारित मुफ्त अवधि के भीतर स्टीवडोर्ज द्वारा हटा लिया जाना चाहिए। यदि अन्तरिम स्टैकयार्ड से मुफ्त अवधि के भीतर

स्टीवडोर्ज द्वारा नहीं हटाया जाता तो 6 से दिन से, वीओसीपीटी संबंधित स्टीवडोर की लागत पर कार्गो को स्टैकयार्ड से हटा देगी।

### 3. सामान्य टिप्पणियां

- (i). प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii). प्रशुल्क वाणिज्यक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक, उस वर्ष से संबंधित सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेंगे, जो उसकी सीमा होगी। पूर्वोक्त प्रशुल्क एक इन्डैक्सेशन के आधार पर प्रति वर्ष स्वतः ही संशोधित हो जायेंगे, जैसेकि 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में प्रावधान किया गया है, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू रहेगी। लेकिन, लाइसेंस प्रचालन के दूसरे वर्ष और उसके आगे, आगामी वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व सूचकांकित संदर्भ शुल्क के अतिरिक्त निष्पादन मानकों ("निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ-साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए मुक्त होगा। ऐसा निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क उस संगत वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त 15% से अधिक नहीं होगा (और यही प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आनुवर्ती वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होंगे और पूरे वित्तीय वर्ष लागू रहेंगे।
- (iii). ऐसा प्रस्ताव टीएएमपी के परियोजना के रियायत करार के अन्तर्गत नियुक्त स्वतंत्र अभियंता के प्रमाण पत्र के साथ प्रस्तुत करना होगा जिसमें पिछले 12 महीनों में अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के वास्तविक महीनों में जैसा भी मामला हो। लाइसेंस करार में समाविष्ट निष्पादन मानकों की उपलब्धियां दर्शायी गई हों।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएएमपी, प्रस्ताव की प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में उल्लेखानुसार, निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास के विचार प्राप्त करेगा।
- (v). लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में समाविष्ट निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाने के स्थिति में, टीएएमपी आनुवर्ती वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए केवल सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के बाद, यदि टीएएमपी संतुष्ट है कि निष्पादन मानक, जैसेकि रियायत करार में समाविष्ट हैं, प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा जो आनुवर्ती वर्ष की पहली अप्रैल से प्रभावी होंगे।
- (vii). निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएएमपी निष्पादन मानकों को और लाइसेंसधारक द्वारा उसका अनुपालन देखेगा। टीएएमपी, लाइसेंसधारक द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की स्वीकृति अथवा अस्वीकृति पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरणों का अनुसरण किया जायेगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक के प्रशुल्क प्रस्ताव को टीएएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जायेगा बशर्ते कि पिछले 12 महीने की अवधि में निष्पादन मानक प्राप्त किये गए हों जैसा कि स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया गया होगा। लाइसेंसधारक, प्रचालन के तीसरे वर्ष और उससे आगे निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए, निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र अभियंता के प्रमाणपत्र के साथ, पहली मार्च तक प्रस्तुत कर देगा और टीएएमपी आनुवर्ती वर्ष के लिए प्रभावी निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

### **अनुलग्नक -III**

#### **निष्पादन मानक**

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानकों की प्राप्त करेगा:

- (क). यांत्रिक प्रणाली की प्रतिमाह 90% न्यूनतम प्रतिभूत उपलब्धता। उपलब्धता की गणना पूरी यांत्रिक प्रणाली के लिए की जानी चाहिए; और
- (ख). लाइसेंसधारक का प्रतिदिन 33,600 टन इष्टतम कार्गो या टन भार के लिए वास्तविक कार्य के अनुपातिक घण्टे हैण्डल करना चाहिए।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 15 April, 2015

**No. TAMP/7/2015-VOCPT.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to coal yard on license basis for 10 years period as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/7/2015-VOCPT****V.O. Chidambaranar Port Trust**

- - -

**Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 21<sup>st</sup> day of March, 2015)

This case relates to the proposal dated 28 January 2015 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to coal yard on license basis for 10 years period under revenue share mode.

2. The VOCPT has proposed to implement a Mechanized evacuation system by way of grant of license to the prospective bidder for evacuating the cargo from 9th berth to stack yard for a period of 10 years. The VOCPT has stated that the Ministry of Shipping has fixed timeline for issuing Letter of Award for the subject project on or before 30 March 2015 and sanction of Ministry of Shipping, Government of India to the proposal is being submitted with Board's approval.

3. The main submissions made by the VOCPT in the proposal are summarized below:

- (i). The Berth No.IX is having 12.8 mtr draught and Gearless Panamax vessels are being berthed. Arrival of Gearless vessel is one of the scenarios. To increase the Productivity, 2 numbers of 124 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes (HMC) have been deployed on PPP mode in addition to operation of Ship Gears. Cargoes unloaded from the vessels through HMC and Ship cranes are accumulated in the berth due to less evacuation of cargo by Trucks using Front end loaders and it takes time to evacuate the cargo from the berth. Hence to minimize the time and to make quick evacuation of cargo/coal in berth No. IX and to reduce the pollution caused by transportation of cargo/coal by trucks, it has been proposed to evacuate cargo from berth no. IX quickly using hoppers and conveyor system. Hence, the current Project for evacuation of cargo from berth no. IX is formulated.

(ii). **Physical Features of facility to be developed:-**

- (a). In order to ensure continuous unloading operation from ships and for quick evacuation of bulk cargoes at berth no. IX and to reduce turnaround time of the vessel, it is proposed to install a conveyor system for quick evacuation of cargo from Berth no. IX, so that the operation of HMC discharge is uninterrupted. The following equipments are proposed for installation in the mechanized evacuation system:-

- (i). Hopper : 4 Nos. 100cbm capacity
- (ii). Hopper Height : 8 meters
- (iii). Conveyor rated capacity : 2000TPH
- (iv). Conveyor enclosure : Circular type Hood.
- (v). Conveyor length : 3.12 K.M
- (vi). Power requirement : 1400KW approx.
- (vii). Dust suppression system
- (viii). Safety system

- (b). In the proposed Mechanized system, cargoes handled by the HMC/Ship Gears will be dumped into the hopper, and it will be carried through conveyors to the (interim) Coal stacking yard. The time taken for evacuation of cargo in this system is lesser than the existing system.
- (c). In this proposed system, the conveyor is routed from berth no.IX to (interim) coal yard along north side of south break water road.

(iii). **Optimal Capacity of Evacuation system:**

Considering the norms prescribed in the Tariff Guidelines of 2008 for Coal Terminal at 35000 Tonnes/day for unloading coal from Panamax Vessel, it is proposed to provide conveyor system of 2000 Tonnes per hour for 24 hours per day. Following assumptions are made for arriving Optimal capacity of evacuation system:-

- Operating factor - 70% and Berth occupancy - 70%.
- Optimal capacity is computed based on lower of the handling rate of 2 HMCs plus 2 ship gears capacity of 36,700 MT/day and conveyor capacity of 33,600 MT/day. Optimal capacity is assessed at 8.58 Million Tonnes Per Annum as given below:

Sr. No.	Particulars	Figures in MT
	<b><u>Optimal capacity of the Evacuation system</u></b>	
1	Handling rate of HMC as per Standard Norms for 100-T /day (MT)	12,500
2	Handling rate of 120-T HMC is $(12500/100) \times 120$	15,000
3	Handling rate for 2 HMCs $2 \times 15000$ (A)	30,000
4	Handling Capacity of Ship Gears $20 \text{ cycles/hr} \times 10T \times 24 \times 0.7$	3,360
5	For 2 Ship Gears (B)	6,720
6	Total Handling rate (A) + (B)	36,720
7	Handling rate of conveyor system per hour (MT)	2000
8	Handling rate of conveyor system per day with 70% weightage	33,600
9	Optimal Capacity based on the lower of the two handling rates i.e. based on conveyor system $(33,600 \times 365 \times 70\%)$	8,584,800
10	<b>Optimal capacity (tonnes / annum) (in Million Tonnes Per Annum)</b>	<b>8.58 MTPA</b>

(iv). **Share of Cargo:-**

100% Dry bulk cargo is considered for the calculations, since in the proposed evacuation system dry bulk cargo only will be handled and the entire cargo capacity is considered as foreign based on current scenario.

(v). **Optimal Yard Capacity:-**

The scope of work is limited to only quick evacuation of the cargo from berth no.IX to interim stack yard through conveyors. From the stack yard the users have to clear the cargo immediately. Hence, the cargo handled through the above operations does not attract storage activity.

(vi). **Capital Cost of Conveyor system:**

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Amount
1	Plants & Conveyors along with accessories including erection	5,000.00
2	Civil Works	400.00
3	Total (1+2)	5,400.00
4	Miscellaneous cost @ 5% on sl.no.3	270.00
5	<b>Total Capital Cost (3+4)</b>	<b>5,670.00</b>

As stated earlier, the Ministry of Shipping has fixed the timeline to issue Letter of Award for the subject project on or before 30.3.2015. Hence in order to avoid delay in filing application before TAMP for fixing upfront Tariff for the subject project, budgetary offers have been invited from the relevant firms and also published in the Port website. In response, the following three firms have furnished their Budgetary offers:-

- M/s.Seaport Logistics Pvt. Ltd., Chennai – ₹54 Crores
- M/s.Chennai Radha Engineering works (P) Limited, Chennai – ₹96.30 Crores (Plus taxes)
- M/s.Tecpro Systems Ltd., Chennai – ₹54.00 Crores (cost of erection, commissioning, civil works & taxes extra)

From the above, the offer of M/s.Seaport Logistics Pvt. Ltd., fulfills the requirement of the Proposal and the cost is also lower than the other two offers. Based on the budgetary offer, the capital cost of ₹54.00 crores is considered for fixing upfront tariff for the Project.

(vii). **Operating cost:**

- (a) Power requirement is taken as 1.4 units/ Ton, as per 2008 TAMP Guidelines for coal Terminal.

(b) **License fee:**

Lease rent for 3 plots at the size of 100 mtrs. X 100 mtrs. are earmarked in the coal yard for dumping the cargo evacuated from 9th berth.

$$\begin{aligned}
 \text{Total area} &= 100\text{mtrs} \times 100\text{ mtrs.} \\
 &= 10000\text{ sq. mtrs.} \times 3 \\
 &= 30000\text{ sq. mtrs.}
 \end{aligned}$$

The proposed storage area comes under commercial category. Hence ₹348.68 per sq. mtr. as per Estate rental of VOCPT for the period 2014-15 is taken for calculating the lease rent.

$$\begin{aligned}
 \text{Lease rent} &= 30000\text{ sq. mtrs.} \times ₹348.68\text{ sq. mtr.} \\
 &= ₹1,04,60,400/-
 \end{aligned}$$

- (c) Way leave charges for length of the conveyor 3.12 Km and width 4.5 mtr. has been considered. Way leave charges for conveyor is estimated at unit rate of ₹1.42 per sq.m X 3120 X 4.5 = ₹19,937.
- (d) The calculation of the operating cost is as given below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Workings	Amount
(i).	Power cost	1.4 unit/ tonnes	961.50
(ii).	Repair & Maintenance on Civil Cost (1% of Civil Cost)	1% on civil works	4.00



Sl. No.	Particulars	Workings	Amount
(iii).	Repair & Maintenance on Mechanical Assets	7% on equipment cost	350.00
(iv).	Insurance	1% on total capital cost	56.70
(v).	Depreciation	3.34% on Civil cost	13.36
		10.34% on equipment cost	517.00
(vi).	Lease Rent	30000 * ₹348.68	104.60
(vii).	Way leave charges for Conveyor route	3120m*4.5 mtr. =14040 Sq. mtr. *₹1.42/Sq. mtr.	0.20
(viii).	Other expenses	5% on Total capital cost	283.50
	<b>Total operating cost</b>		<b>2290.86</b>

- (viii). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.
- (ix). Accordingly, the Annual Revenue Requirement estimated by VOCPT is as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	For cargo handling activity
(i).	ROCE @ 16%	907.20
(ii).	Operating cost	2290.86
(iii).	Total Revenue Requirement	<b>3,198.06</b>

(x). **Annual Revenue Requirement:**

The total Annual Revenue Requirement is apportioned to handling activities of Dry Bulk cargoes. The apportionment of revenue requirement for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise.

- (xi). The upfront tariff proposed for Cargo Handling Charges for Mechanized evacuation system from berth no. IX to (interim) stacking yard to meet the estimated revenue requirement is as follows:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in Indian Rupees)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	37.25	22.35

(xii). **Performance standard for Mechanised evacuation system:**

The Licensee shall endeavour to handle optimal cargo of 33,600 Tons per day (24 hours X 70%) (or) tonnage of proportionate hours of actual working.

4. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and Budgetary offers along with its proposal.

5. The VOCPT has not furnished the Feasibility Report for the said project. Therefore, while acknowledging the proposal dated 28 January 2015, the VOCPT was requested vide our letter dated 2 February 2015 to furnish a copy of the Feasibility Report of the project and simultaneously forward a copy of the Feasibility Report to the concerned users/ organization bodies/ prospective bidders. The VOCPT was also requested to forward a copy of the sanction letter of the Ministry of Shipping as cited in its proposal and a copy of the Board approval for the proposal filed to the TAMP immediately. In this connection the VOCPT has vide its letter dated 07 February 2015 partly replied informing that, Feasibility report has not been prepared for this Project, since it involves only erection of conveyors and hoppers and no construction of Berth/ Jetties etc.

Based on the budgetary offer received, the capital cost of the Project is arrived and the same has been furnished to the Authority.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the VOCPT proposal dated 28 January 2015 was forwarded to the concerned users/ user organizations/ prospective bidders for their comments. The Tuticorin Stevedores Association (TSA) and Seaport Logistics Pvt. Ltd. (SLPL) have furnished their comments, which have been forwarded to the VOCPT as feedback information. The VOCPT has responded to the comments of TSA and SLPL vide its letters dated 20 February 2015 and 25 February 2015 respectively.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested vide our letter dated 19 February 2015 to furnish information / clarifications on a few points. The VOCPT has responded to our queries vide its emails dated 25 February 2014, 26 February 2015, letters dated 2 March 2015, 03 March 2015 and 17 March 2015 respectively. A summary of queries raised by us and the response of VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply of VOCPT
(1).	<b><u>GENERAL:</u></b>	
	While acknowledging the proposal, the VOCPT was (vide our letter dated 2 February 2015 requested) to forward a copy of the Feasibility report for the said project to TAMP and simultaneously forward a copy of the Feasibility Report to the concerned users/ organization bodies / prospective bidders. Apart from that the VOCPT was also requested to forward a copy of the sanction letter of the Ministry of Shipping as cited in its proposal and a copy of the Board approval for the proposal filed to the TAMP immediately. The VOCPT has still not forwarded these documents same. The VOCPT is again requested to furnish the requisite documents immediately as stated in our said letter.	<p>(a). Feasibility report has not been prepared for this Project, since it involves only erection of conveyors &amp; hoppers and no construction of Berth/ Jetties etc. Based on the budgetary offers received, the capital cost of the Project is arrived.</p> <p>(b). The VOCPT vide its letter dated 2 March 2015 has stated that relevant agenda note seeking approval of the Board has been placed in the Board meeting held on 13.2.2015. The VOCPT has furnished copy of the said Board Note. The port has agreed to forward the copy of the minutes of the Board meeting on its receipt and has stated that approval of Ministry of Shipping will be sought.</p> <p>(c). Subsequently, the VOCPT vide its letter dated 17 March 2015 has forwarded a copy of the Board resolution dated 13 February 2015 approving the said proposal filed before TAMP.</p>
(2).	<b><u>Optimal Capacity:</u></b>	
	It is seen that for arriving at the optimal capacity the port has considered lower of the two handling rates i.e. 2 HMC each of 120 Tonnes assessed at 30000 tonnes/ day (i.e. 15000 tonnes / day/ HMC) + handling capacity for 2 ship gears at 6,720 tonnes per day aggregating to 36,720 tonnes/ day vis-à-vis optimal capacity of conveyor @ 2000 tonnes / hour assessed at 33,600 tonnes per day and considered the handling rate of 33,600 tonnes per day and arrived at the optimal capacity of 8,584,800 tonnes at 70% utilisation. In this regard the VOCPT to clarify the following points.	
	(a). The Authority vide Order No.TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July 2010 has approved upfront tariff for mechanical handling infrastructure at Berth Nos. I to VI and	In berth No.9 two numbers 124 Tonnes HMCs are deployed for handling cargoes from the panamax size vessels. The 124 Tonnes HMCs are achieving productivity of 15000 Tonnes/

<p>IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for standard HMC of 100 Tonnes and the optimal capacity assessed for dry bulk cargo was at 2.976 MTPA per HMC. So, for 2 HMC proposed to be deployed at berth No 9 it will work out to 5.952 MMTPA. As against that the port has assessed the optimal capacity for coal handling at berth No 9 at 8.58 MMTPA. Please justify the optimal capacity now considered by the VOCPT which significantly differs from the optimal capacity assessed in the said Order along with the reasons for considering 120 Tonne HMC instead of 100 Tonne HMC considered in the tariff order dated 23 July, 2010.</p>	<p>day. In addition two ship gears are engaged. The capacity of ship crane is 3,360 Tonnes/day. Total berth output is 36720 MT per day. In order to evacuate the cargo from the 9th berth at par with the handling capacity of HMCs &amp; Ship cranes conveyor rated capacity of 2000 Tonnes/hour is proposed and per day capacity is 33,600 Tonnes (24hrs*2000T*70%). Hence, lower capacity of 33,600 Tonnes is considered with reference to conveyor capacity.</p>
<p>(b). Explain the basis of assuming the number of cycles at 20/ hour for assessing the handling rate of ship gears at 3360 tonnes / ship gear and the basis for considering two numbers of ship gears in the computation. From the computation it appears that port has assumed each coal vessel calling berth No.9 will be handled by 2 ship gears apart from 2 HMC of 120 T at the berth. Please confirm whether this assumption made by the port is correct based on the coal handling operations at the port for the last three years. Also, justify the parameters adopted by the port with reference to the actual coal handling operation by ship gears at the port for the last three years.</p>	<p>Whenever the panamax vessels with ship gears arrive at 9th berth, two numbers of 124 Tonnes are being engaged for handling the cargoes in addition to two ship gears for achieving the Productivity.</p> <p>Based on the experience of operation of Port wharf cranes, 20 cycles/ hr is considered for operation of ship gears.</p>
<p>(c).For arriving at the handling rate for conveyor taking the base as 2000 tonnes/ hour the port has applied the factor of 70% twice. Once the port has applied the 70% factor for arriving at the handling rate for the day i.e. 2000 Tonnes / hour *24 hours * 70% = 33600 tonnes/ day. It has again applied the 70% factor as per the formula for assessing the optimal capacity i.e. 33,600 tonnes/ day *365 days * 70% = 8,584,800 tonne. Like wise, the 70% factor is also duplicated for arriving at the capacity of ship gears once for arriving at the hourly handling rate of 3360 tonnes / hour and then again while computing the optimal capacity as per the formula. The tariff guidelines of 2008 do not allow applying the 70% utilisation factor for each parameters. The approach adopted by the VOCPT of applying twice the 70% factor is not found to be as per the guidelines. Hence, the VOCPT to examine this point and modify its proposal so as to exclude double counting the 70% factor in the optimal capacity calculation.</p>	<p>70% is considered for berthing occupancy and another 70% is considered for mechanical efficiency of conveyor system. TAMP has approved the same in its proposal for deployment of Floating crane for handling of vessels at anchorage having draft more than 12.8mtr in V.O. Chidambaranar Port vide G.No.60 dt. 19.2.2014. Hence the approach may please be admitted here also.</p>
<p>(d).From para 2 of the Budgetary Proposal of Seaport forwarded by the port along with the proposal, it is understood that proposed evacuation from berth no 9 to the yard is with reference to the "coal" handled at berth No 9.</p>	<p>In the Mechanized evacuation system of 9<sup>th</sup> berth, Dry bulk cargo like Rock phosphate, Gypsum Coal can be handled. Handling rate in respect of HMC &amp; conveyors will be the same.</p>

	<p>This is also strengthened as for estimating power cost the port has assumed the power consumption prescribed in the 2008 guidelines for “coal” terminal.</p> <p>Whereas, the rate proposed is for “dry bulk cargo”. The VOCPT is requested to confirm whether the mechanized evacuation system from berth 9 to coal yard can handle any other dry bulk cargo other than coal.</p> <p>If so, explicitly state the dry bulk cargo categories covered under this project and also modify the proposed SOR to that extent listing out the dry bulk cargo. Also, clarify whether the handling rate by HMC, gears and conveyors will be the same as assumed by the port in the optimal capacity calculation for the different dry bulk cargo if proposed to be handled, else, suitably modify the optimal capacity calculation as well as the rate. If the port envisages to handle only coal under this project then the VOCPT to suitably modify its proposal and the proposed SOR explicitly describing the cargo category as coal.</p>	
<b>(3)</b>	<b><u>Capital cost:</u></b>	
(i).	The VOCPT has stated in its brief write up that since Ministry of Shipping has fixed the timeline to issue Letter of Award for the subject project on or before 30 March 2015, the port has obtained budgetary offer at ₹54.00 crores to avoid delay. The VOCPT to confirm whether the port is in agreement of the project cost of ₹54.00 crores.	The lowest Budgetary offer received is suitable to Port's requirement and hence the Project cost is considered as ₹54.00 Crores.
(ii).	The project cost at ₹54.00 crores estimated by the VOCPT is “approximate” as stated by the port. The VOCPT is requested to note that correct estimation of project cost and optimum capacity are carried for viability and success of BOT project. The port, therefore, to avoid approximation in estimation of capital cost of the project and furnish correct estimate of project cost.	The Project cost is confirmed as ₹54.00 Crores.
(iii).	Page 41 Para 2 of the Budgetary Proposal of Seaport Logistics Pvt. Ltd. forwarded by the port along with the proposal, states that the total offer price exclude actual sea freight, all import duties, port handling and Customs clearance charges for imported supply of items if any. Since the capital cost excludes the above components, the VOCPT to examine and consider to modify the estimated capital cost, if necessary.	As per page 24 of Budgetary offer, the Estimate Project cost is furnished for “as installed system” as ₹54.00 Crores. In the Project cost, Transport, Freight & Insurance are included. Hence project cost is considered as ₹54 crores.
<b>(4).</b>	<b><u>Operating Cost:</u></b>	
(a).	<b><u>Power Cost:</u></b>	
(i).	The port has adopted the power consumption norm of 1.4 units/ tonnes prescribed for coal terminal for the proposed	(a). As per Budgetary offer the power requirement will be 1400 KW. Accordingly the Power cost may be considered as follows:

<p>project. The norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 is for coal terminal providing consolidated services with normative list of equipments for transfer of coal from ship to shore, shore to yard and vice versa and for storage at the yard as well. As against that, the project envisaged by the port is only for one leg i.e. shore to yard transfer of cargo. The number of equipment also do not match with the list of normative equipment prescribed for coal terminal. In this context, please clarify as to how the adoption of power consumption norm of 1.4 unit / tonne is relevant for the subject proposal. In the light of the above observation, the VOCPT is requested to modify the power consumption based on the actual power consumption of similar facility at its own port or any other port or else based on the power consumption as per the technical specification of the facilities proposed to be deployed.</p>	CALCULATION OF POWER COST @ 1400 KW FOR 9TH BERTH MECHANIZATION		
	<b><u>Load details</u></b>		
	Estimated sanctioned load	1556	(1400 KW @ 0.9pf)
	Nature of supply	High Tension	
	Supplier tariff to be adopted	TANGEDCO	
	Tariff to be adopted	HT-III	
	<b><u>Tariff details</u></b>		
	Demand charges (in ₹)	350	Per KVA
	Consumption charges (in ₹)	8	Per unit
	Electricity tax	5%	
	Levy (overhead charges) (in ₹)	1.15	Per unit
	Pension levy	6.50 %	of levy on (4)
	Efficiency factor	70%	
	<b><u>One time charges</u></b>		
	Development charges (in ₹)	350	per KVA
	(₹350 X 1556KVA)		544600
	Registration charges(in ₹)		500
	Earnest Money charges (in ₹) (₹800 Per KVA)		
	(₹800 X 1556KVA)		1244800
	Security deposit (in ₹) (₹800 per KVA)		
	(₹800 X 1556KVA)		1244800
	<b>Total amount (in ₹)</b>		<b>3034700</b>
	<b><u>Recurring charges per annum</u></b>		
	<b>Current Consumption charges per annum</b>		
	(1556KVA X 70% X 24hrs X 365days)		9541392
	9541392 X 8 ₹		76331136
	<b>Demand charges</b>		
	(₹350 X 90% X 1556KVA		5881680

A

units

A

unit  
s

		<table><tr><td>X 12 Months) (in ₹)</td><td></td><td rowspan="8"><b>B</b></td></tr><tr><td>Electricity tax (in ₹)</td><td>4110641</td></tr><tr><td><b>Levy (Overhead charges)</b></td><td></td></tr><tr><td>(₹1.15 per unit) (in ₹)</td><td>10972601</td></tr><tr><td>Pension levy (in ₹)</td><td></td></tr><tr><td><b>(6.5% of levy amount) (in ₹)</b></td><td>713219</td></tr><tr><td><b>Total amount (recurring charges) (in ₹)</b></td><td><b>98009277</b></td></tr><tr><td><b>Total A + B (in ₹)</b></td><td><b>101043977</b></td></tr></table>	X 12 Months) (in ₹)		<b>B</b>	Electricity tax (in ₹)	4110641	<b>Levy (Overhead charges)</b>		(₹1.15 per unit) (in ₹)	10972601	Pension levy (in ₹)		<b>(6.5% of levy amount) (in ₹)</b>	713219	<b>Total amount (recurring charges) (in ₹)</b>	<b>98009277</b>	<b>Total A + B (in ₹)</b>	<b>101043977</b>
X 12 Months) (in ₹)		<b>B</b>																	
Electricity tax (in ₹)	4110641																		
<b>Levy (Overhead charges)</b>																			
(₹1.15 per unit) (in ₹)	10972601																		
Pension levy (in ₹)																			
<b>(6.5% of levy amount) (in ₹)</b>	713219																		
<b>Total amount (recurring charges) (in ₹)</b>	<b>98009277</b>																		
<b>Total A + B (in ₹)</b>	<b>101043977</b>																		
	<p>(b). The VOCPT has forwarded a copy of the electricity bill of December 2014 and January 2015.</p> <p>(c). Subsequently, the VOCPT has further vide its letter dated 2 March 2015 furnished working for arriving at the per tonne power consumption of 1.11 units/tonnes. The VOCPT has stated that power requirement for the project is 1400 KW and the electricity consumption is 1550 KVA (1400/ 0.90 power factor). Hence 1556 KVA is considered for the working. Working of per unit power consumption and revised power cost furnished by the port is given below:</p> <table><tr><td><b>Optimal capacity</b></td><td>85,84,800 tons</td></tr><tr><td><b>Electricity charges</b></td><td>as per TANGEDCO bill dt 2.01.2015, ₹8230076</td></tr><tr><td><b>Electricity consumption</b></td><td>7,90,440 Units</td></tr><tr><td><b>Rate per unit</b></td><td>₹82,30,076/790440 = ₹10.41 per unit</td></tr><tr><td><b>Electricity requirement</b></td><td>1556 KVA x 70% x 24 hrs x 365 days = 95,41,392 units.</td></tr><tr><td><b>Hence per Ton requirement</b></td><td><b>95,41,392/ 85,84,800 ton = 1.11 unit per ton</b></td></tr><tr><td><b>Power Cost</b></td><td><b>₹9,91,98,222/-</b></td></tr></table> <p>(d). The VOCPT vide its email dated 17 March 2015 has further clarified that hoppers proposed will be moved manually and hence no fuel cost is to be considered.</p>	<b>Optimal capacity</b>	85,84,800 tons	<b>Electricity charges</b>	as per TANGEDCO bill dt 2.01.2015, ₹8230076	<b>Electricity consumption</b>	7,90,440 Units	<b>Rate per unit</b>	₹82,30,076/790440 = ₹10.41 per unit	<b>Electricity requirement</b>	1556 KVA x 70% x 24 hrs x 365 days = 95,41,392 units.	<b>Hence per Ton requirement</b>	<b>95,41,392/ 85,84,800 ton = 1.11 unit per ton</b>	<b>Power Cost</b>	<b>₹9,91,98,222/-</b>				
<b>Optimal capacity</b>	85,84,800 tons																		
<b>Electricity charges</b>	as per TANGEDCO bill dt 2.01.2015, ₹8230076																		
<b>Electricity consumption</b>	7,90,440 Units																		
<b>Rate per unit</b>	₹82,30,076/790440 = ₹10.41 per unit																		
<b>Electricity requirement</b>	1556 KVA x 70% x 24 hrs x 365 days = 95,41,392 units.																		
<b>Hence per Ton requirement</b>	<b>95,41,392/ 85,84,800 ton = 1.11 unit per ton</b>																		
<b>Power Cost</b>	<b>₹9,91,98,222/-</b>																		
	<p>(ii). The proposal of the VOCPT does not indicate the unit rate of power adopted. By reverse calculation the unit rate of power comes to ₹11.2 per tonne. The VOCPT to furnish copies of electricity bills of the last three</p>	<p>Copies of electrical bills for last three months, Nov-2014, Dec-2014 &amp; Jan-2015 are furnished vide its email dated 26 February 2015.</p>																	

	months to justify the unit rate adopted in the computation.	
(b).	<u>Repairs &amp; Maintenance:</u>	
	The scope of work included in the Budgetary proposal for supply & installation of 2000 TPH coal carrying system includes operation and maintenance of the carrying system. In other words, the amount of ₹54 crores considered by the VOCPT includes cost of operation and maintenance of the system. That being so, consideration of Repairs and Maintenance of 7% of the cost of equipment cost to be justified.	The proposed system is to be awarded on license basis. As per the Budgetary offer Rs.54 Crores is meant for Design, Supply, testing and commissioning of the Mechanized system. The licensee will have to incur cost towards Operation & Maintenance of the system every year for the 10 years license period. The budgetary offer in this regard does not include R&M cost.
(c).	<u>Depreciation:</u>	
	As per the Companies Act, 2013 depreciation on equipment in reference for tariff calculation at other Major Port Trusts has been considered at 10%. The VOCPT to also consider to modify the estimate of depreciation at 10% as per the rate applicable as per the Companies Act, 2013.	As per the Ministry of Shipping Order No. DW/DTO-6/2003 dt. 21.2.2003 the life period of the conveyor system is 15 years. As per Part "C" of Schedule II of the Companies Act 2013 Under Plant and Machinery (a) (i) (Plant and Machinery other than continuous process plant not covered under specific) 6.33% may be considered. The VOCPT has furnished the Depreciation Rate chart as per companies Act.  The VOCPT has further stated that, as considered in the remaining two projects the revised rate of depreciation as per Companies Act, 2013 for Plant & Machinery @ 6.33% and for Civil Works @ 3.17% may be considered and accordingly the depreciation cost will be ₹316.50 lakhs for equipment and ₹12.68 lakhs for Civil Works.
(d).	<u>Lease Rent:</u>	
(i).	Justify the basis for arriving at the total area of 30,000 sq. mtrs. for 3 plots proposed to be allotted in the coal yard under this project. Please confirm whether the proposed allotment is as per the land use plan of the port.	The allotment of land for the project will be as per Land Policy Guidelines 2014.
(ii).	The scope of work is limited to evacuation of cargo from 9 <sup>th</sup> berth to stackyard through conveyers. That being so, the need for allotment of 3 plots may be examined.	(a). At present various Port users have been allotted plots for stacking coal. Different Port users are using the plots allotted in the coal stack yard for stock and sale when there is a demand in the market.  (b). The land area of 30000 sq. mtrs. proposed to be allotted to the licensor is for stacking coal transferred through conveyor and for using as common user facility.  As the cargo transferred through conveyor to the common user plot belongs to one Port user, at a time before the cargo of next vessel for the other user comes, the plot is to be vacated by moving the balance cargo to the individual uses plot. For this a maximum period of say one week will be allowed. Hence in order to keep the cargo near the coal yard, three plots of 100 mtrs. x 100 mtrs. size are proposed as common user facility.  (c). Subsequently, the VOCPT vide its letters

		<p>dated 2 and 3 March 2015 has requested for following modifications in the proposed SOR:</p> <p>(i). Note 1 to be modified as follows:  <i>"The tariff rate proposed above is for transportation of cargo from 9th Berth to Interim Stackyard through conveyor system".</i></p> <p>(ii). To ensure the cargo moved from the Berth No.IX to Interim Stackyard (3 Nos. 100 x 100 sqm. Plots) speedily <u>following provision is proposed to be included in the SoR:-</u>  <i>" Free period of 5 days is allowed from the date of commencement of stacking at interim stackyard. The cargo should be moved from interim stackyard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by Stevedores from interim stackyard within the stipulated free period, from the 6<sup>th</sup> day onwards, the VOCPT will remove the cargo from the stackyard at the cost of concerned Stevedores".</i></p>
(iii).	<p>Whilst the port has envisaged to allot 30,000 sq. mtrs. area in the coal yard for dumping cargo evacuated from berth No. 9 and also estimated license fee thereon, the port has stated that the operation will not attract storage charge. In this regard the following points may be clarified:</p>	
	<p>(i). When the estimate of area includes license fee for storage yard provided, explain the reasons for not proposing storage charge. If the cargo is not evacuated for considerable period it will have an adverse impact on achieving the optimal capacity envisaged for the project.</p>	<p>Three plots are proposed to be allotted to the licensee as a common user facility. From these plots cargo will have to be transferred to the Port users allotted plots or destination point within the free period allowed. Storage charges is already considered for revenue requirement calculation.</p>
	<p>(ii). The optimal capacity assessed for this project will depend on the evacuation of cargo from the coal yard. So please explain what is the arrangement for evacuation of cargo handled (at berth no. 9) from the coal yard and show by calculation that the said evacuation facility from the coal yard is synchronized and is adequate and to enable the operator of this project to achieve the optimal capacity for which the reference tariff is fixed.</p>	<p>The size of the plot is 100 mtrs. X 100 mtrs. Hence considering 7 meters height of cargo, in one plot, above 35000 Tonnes of cargo can be stacked. Cargo will be taken by the owner of the cargo to their plots allotted in the nearby coal yard or to the destination or to the wagon loading depending upon the requirement. Further, if cargo are not evacuated from the common coal yard within the free period, then the Port will remove such cargo at the cost of the owner.</p>
	<p>(iii). The SOR proposed by the port does not clarify that no storage charge will be levied. The VOCPT may consider, if necessary, to incorporate a suitable note to avoid any ambiguity.</p>	<p>As stated in the reply at (i) &amp; (ii) above.</p>
(5).	<b><u>Proposed Rate:</u></b>	
(a).	<p>For arriving at the proposed rate the port has divided the total estimated ARR of `3198.06 lakhs by the optimal capacity. As stated earlier, if different types of dry bulk cargo are proposed to be handled having different handling rate based on their density then its impact should</p>	<p>In the proposed rate, the capacity of the conveyor system 2000 TPH is taken for arriving the optimal capacity. As the conveyor can transfer 2000 TPH in respect of Dry bulk cargo, the rate may be same for evacuation of different types of bulk cargo.</p>



	be considered while arriving at the proposed rate.	
(b).	The port has stated that all cargo will be foreign cargo. Then explain the reasons for proposing the rate for coastal cargo. If the port anticipates any coastal cargo, then the impact of allowing coastal concession should be considered while arriving at the proposed tariff, taking into account the share of foreign and coastal cargo.	All cargo handled at 9 <sup>th</sup> berth are foreign cargo. If any of the vessel carrying coastal cargo is forthcoming and berthed, the coastal rate is required and hence the rate is proposed for coastal cargo.
<b>(6).</b>	<b><u>Scale of Rates:</u></b>	
(a).	The definition of the terms "per day" and "TAMP" may not be relevant to be incorporated in the SOR and hence may be deleted.	Authority may delete the definition of "TAMP" in section 2.1. However, the optimal capacity is based on per day output and for penalty for lower performance is to be worked out based on that definition of per day may please be retained.
(b).	The following general condition that may be incorporated in the Scale of Rates in line with similar prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT:  "Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator".	As the rate is prescribed on per Metric Tonne basis, the issue of delay may not be required.
(c).	The proposed note no. (v) under General terms and conditions while prescribing the provision relating to indexation in the rate has prescribed the base year for indexation as 1 January 2013. The base year for indexation needs to be modified say either as 1 January 2014 or 1 January 2015 based on the year to which the capital cost estimates and operating cost (power cost) relate to.	The base year of Indexation needs to be modified as 1 <sup>st</sup> January-2015.
(d).	Instead of the proposed note (2) stating that thermal coal will not come under coastal category, the port may propose a separate rate for coal and thermal coal in the schedule itself.	As the cargo handled is assumed as Foreign, the coastal concession does not arise.

7.2. The VOCPT while furnishing reply to the queries raised by us has also proposed to modify the performance standards. The modified performance standards proposed by VOCPT are given below:

(i). The licensee shall meet both the following Performance Standards:-

(a). The Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanized System per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,

(b). The Licensee shall handle optimal cargo of 33,600 Tonnes per day or tonnage proportionate hours of actual working.

8.1. Subsequently, M/s.Reach Cargo Movers Pvt. Ltd. (RCMPL) vide their email dated 10 March 2015 have forwarded a copy each of tender notice invited by VOCPT, clarification sought by RCMPL from VOCPT, clarification furnished by VOCPT to RCMPL and a letter addressed to the Authority making its submissions.

8.2. Since the submissions made by RCMPL were seen to flow from the bidding process initiated by the VOCPT, a copy of the said email received from the RCMPL was forwarded to the VOCPT along with enclosures vide our letter dated 11 March 2015 for appropriate action by the port.

9. A joint hearing in this case was held on 20 February 2015 at the VOCPT premises. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations/ prospective bidders have made their submissions.

10. As agreed at the joint hearing, the VOCPT has furnished its replies to our queries vide its emails dated 25 February 2015, 26 February 2015 and letter dated 02 March 2015, 03 March 2015 and 17 March 2015 which are already brought out in the earlier paragraphs.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) is for fixation of reference tariff for its project of mechanization of evacuation of cargo from Berth No.IX to interim stacking yard on license basis for 10 years period.

The port has stated that to achieve higher productivity at berth no.IX, 2 numbers of 124 Tonnes Harbour Mobile Crane (HMC) have been deployed on Public Private Partnership (PPP) mode in addition to operation by ship gears. The cargo unloaded from the vessels through HMC and ship cranes are accumulated in the berth. Presently, evacuation of cargo is done by Trucks using front end loaders and it takes time to evacuate the cargo from the said berth. This adversely impacts the productivity of HMC on berth no.IX. Hence, in order to enable quick evacuation of cargo/coal from the berth no.IX, to reduce turnaround time of the vessel and to reduce the pollution level caused by transportation of cargo/coal handling by trucks, the VOCPT has proposed mechanized evacuation of dry bulk cargo from berth no.IX using hoppers and conveyor system under the proposed project. The cargo will be transferred through conveyor to three plots each of 100 mtr. x 100 mtr. (i.e. total area of 30,000 sq. mtrs.) proposed to be allotted by the port to the operator for interim stacking of cargo. From the interim stacking area, port users have to arrange to evacuate the cargo to their individual plots allotted to them at the coal yard or to final destination as the case may be, within the specified free period.

- (ii). Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The proposal is for fixation of Reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.IX to interim stacking yard. The upfront tariff approved by this Authority and available is for handling of coal terminal/ dry bulk terminal for the entire movement of cargo i.e. from ship to shore, shore to yard and yard to truck/ wagon. No upfront tariff is, however, available for only one leg of operation i.e. transfer of cargo from berth to interim stacking yard envisaged in this project. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. Feasibility report has not been prepared for this subject Project, since it involves only erection of conveyors and hoppers and no construction of Berth/ Jetties are included. The proposal of the VOCPT, however, has the approval of its Board.

- (iii). Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for one leg of operation i.e. mechanization of evacuation of cargo from Berth No.IX to interim stacking yard envisaged in this project.

It is, however, seen that norms considered by the port for estimating the operating cost are based on the norms prescribed for the coal terminal in the 2008 upfront tariff guidelines as the proposed Mechanisation is seen to be mainly for coal cargo handled at berth No.IX. Apart

from coal, the VOCPT anticipates that other dry bulk cargo like rock phosphate and gypsum may be handled. The VOCPT has confirmed that the handling rate considered by it is same for the dry bulk cargo like coal, rock phosphate and gypsum. Since the dry bulk cargo envisaged to be handled include mainly coal and more importantly the proposed project involves conveyor system as prescribed in the guidelines for coal terminal, adoption of norms prescribed in the guidelines for coal terminal for the purpose of estimation of operating cost appears to be appropriate. In view of the above position and in the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the VOCPT for seeking reference tariff for this project and the proposal being filed in the fog end of the year, and keeping in view that the Government has advised the VOCPT to award the project before 30 March 2015 the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a coal terminal to the extent relevant to arrive at the reference tariff for this project is relied upon.

- (iv). The VOCPT has filed its proposal on 28 January 2015. Subsequently, with reference to the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the VOCPT under cover of its letters dated 25, 26 February 2015 and 2, 3 and 17 March 2015 has furnished its response. While furnishing reply to our queries the VOCPT has modified the estimation of power cost and depreciation and has requested this Authority to consider the modified estimates. It is seen that the VOCPT has not furnished revised cost statement capturing the effect of the modification proposed by it. The proposal dated 28 January 2015 along with the information/ clarification furnished by VOCPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.

- (v). Optimal Capacity:

- (a). Handling rate (per day) of Berth No.IX:

- (i). This Authority vide Order No.TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July 2010 has approved upfront tariff for mechanical handling infrastructure at Berth Nos.I to VI and IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for standard HMC of 100 Tonnes considering handling rate for dry bulk cargo at 12500 T / day. The VOCPT has reported that 2 HMCs of 124 T capacity have been deployed at berth No.IX on PPP mode. The mandate of this Authority under the 2008 and 2013 guidelines is restricted to fixation of upfront / reference tariff. It is for the port to award the project on PPP mode based on the upfront/ reference tariff obtained by the port and hence it is not for this Authority to delve on the matter of deployment of higher capacity HMC. Since the HMC deployed under PPP mode is of higher capacity than 100 T HMC for which upfront tariff was approved by this Authority, the VOCPT has proportionately adjusted (increased) handling rate for dry bulk cargo for 124 Tonnes HMC (rounded off to 120T HMC for capacity estimation purpose) at 15000 T/ day (i.e.  $12500 \text{ T/day} / 100\text{T HMC} \times 120 \text{ T HMC}$ ). In the absence of any specific norm available for 120T HMC in 2008 guidelines, the increased handling rate of 15000 T/day/ for one number of 124T HMC considered by the VOCPT based on proportionately increasing the handling rate considered by this Authority for 100T HMC is accepted. Thus, for 2 HMC of 124T capacity, the total handling rate comes of 30,000T/ day.

- (ii). The VOCPT has reported that in addition to two HMCs two ship gears are also engaged at berth no.IX for transfer of cargo from ship to shore in order to achieve improved productivity. The VOCPT has considered the capacity of ship gear at 3360 Tonnes/ day considering 20 cycles/ hr / ship gear, with handling rate of 10 tonnes per cycle (i.e.  $20 \text{ cycles/hr} \times 10\text{T} \times 24 \text{ hours} \times 70\%$ ) = 3360 tonnes/ day/ ship gear. The VOCPT has stated that the parameters adopted is based on the experience gained by the port in operation of ship gears. In the absence of any specific norms available for ship gears, the handling rate considered by the port which is reportedly based on experience gained by the port in such operations is relied upon and considered. That being so, for two ship gears, the port has assessed the handling rate of 6720 tonnes / day (i.e.  $3360 \text{ T/ day/ ship gear} \times 2 \text{ ship gears}$ ). Thus, the total handling rate for dry bulk cargo deploying by 2 HMCs of 124T each plus two ship gears aggregates to 36,720 T/ day.

- (b). Handling rate (per day) of conveyor system:

- (i). The port has stated that considering the norms prescribed in the Tariff Guidelines of 2008 for Coal Terminal at 35000 Tonnes /day for unloading coal from Panamax Vessel, it is proposed to provide conveyor system of 2000 Tonnes per hour. In this context it is relevant to state that the port has itself stated that 2 HMC of 124 T are deployed at berth no.IX on PPP mode and hence the reference drawn by the port of handling norms of 35000 T/ day which is for a fully mechanised coal terminal with ship unloaders, conveyors, etc., does not appear to be of relevance here. The total handling rate of 2 HMCs + 2 ship gears assessed at 36,720 tonnes per day is the relevant handling rate for ship to shore transfer of cargo. The handling rate so derived is, however, found to be closer to the handling rate figure of 35000T/ day referred by the VOCPT. Based on the above position, the proposal of the VOCPT for deployment of 2000T conveyor system is relied upon.

- (ii). Considering the conveyor rated capacity of 2000 Tonnes/hour the VOCPT has assessed the per day conveyor handling capacity at 33,600 Tonnes (i.e.  $24\text{hrs} \times 2000\text{T} \times 70\%$ ).

As per the formula prescribed in the 2008 guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. The VOCPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the operating load factor to arrive at the daily conveyor handling rate (i.e.  $2000\text{ tonnes/day} \times 70\% \times 24\text{ hours} = 33,600\text{ T/day}$ ) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. When pointed out, the port has clarified that 70% factor first applied is towards the efficiency/ operating factor of conveyor and the second time when applied it is for arriving at the optimal capacity as per the norms prescribed in the guidelines for berthing occupancy. It has referred that the approach adopted by it is similar to the approach followed by the port for assessing the optimal capacity for fixation of reference tariff for handling of vessels using floating crane at anchorage which was approved by this Authority vide Order No.TAMP/53/2013-VOCPT dated 23 December 2013 and hence is accepted in this case also. It is noteworthy that apart from the above order referred by the VOCPT, in case of fixation of upfront tariff for mechanized iron ore handling at WQ 1 berth of Visakhapatnam Port Trust (VPT) approved by this Authority vide Order No.TAMP/32/2010-VPT dated 29 November 2010, equipment efficient factor was reckoned to factor the time taken for operational requirements (over and above the norm of 70% prescribed in the guidelines). That being so, recognising that there are no prescribed norms available for transfer of cargo through conveyors, the approach followed by the VOCPT which is in line with the method allowed in the one another case of VOCPT and also VPT the case of the handling rate of conveyor assessed by the VOCPT at 33,600T / day is relied upon and considered in the analysis.

- (iii). The port has assumed 100% share of cargo as dry bulk cargo. It has stated that dry bulk cargo like Rock phosphate, Gypsum and Coal can be handled. The port has confirmed that the handling rate in respect of HMC and conveyors will be the same for the three categories of dry bulk cargo proposed to be handled. This position is relied upon.

- (c). Optimal Capacity:

Considering the lower of the two daily handling rate capacities viz. handling rate by 2 HMC each of 124 Tonnes assessed at 30000 tonnes/ day (i.e.  $15000\text{ tonnes/day} / \text{HMC}$ ) + handling capacity for 2 ship gears at 6,720 tonnes per day aggregating to 36,720 tonnes/ day vis-à-vis handling capacity of conveyor @ 2000 tonnes / hour assessed at 33,600 tonnes per day, the VOCPT has assessed the annual optimal capacity at 85,84,800 tonnes ( $33600\text{ T/day} \times 365\text{ days} \times 70\%$ ). The optimal capacity is considered at 85,84,800 tonnes as assessed by the VOCPT.

Seaport Logistics Pvt. Ltd. (SLPL) has pointed out that the port has assumed all vessels will arrive with gear. It has requested to consider all vessels as gearless vessel and rework the optimal capacity. Arrival of gearless vessels is only one of the scenarios as reported by VOCPT. The VOCPT has emphatically stated that the

proposed facility is planned for the maximum possible discharge from the vessels and hence the computation of optimal capacity at 8.58 MTPA is in order.

(vi). Capital Cost:

- (a). The total capital cost estimated by the VOCPT is ₹56.70 crores comprising of civil works at ₹4.00 crores and mechanical equipment cost including plant and conveyors along with accessories and erection at ₹54.00 crores. Miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost i.e. ₹2.70 crores is also estimated as per norms prescribed in the 2008 guidelines.

(b). Civil works:

The break up of capital cost estimates for civil works furnished by the port shows that it includes unloading storage site handling, site assembly, commissioning spares and transportation cost. As stated earlier, there are no norms prescribed in the guidelines for one single leg of operation for evacuation of cargo from berth to interim stack yard. In the absence of any norms for this kind of project, and recognizing that 2008 guidelines require this Authority to rely on the civil works as estimated by the port, the list of civil works as estimated by the VOCPT is considered.

(c). Equipments:

In the mechanised evacuation system envisaged in this project, dry bulk cargo handled by the HMC / ship gears will be dumped into hoppers and it will be carried through conveyors to the interim coal yard. The port has proposed 4 Nos. of hoppers of 100 cbm reported to be operated manually, conveyor with rated capacity of 2000 TPH of 3.12 km length, power installation, dust suppression system, safety system and ancilliary items as part of the equipment cost. As stated earlier, there are no norms prescribed in the guidelines for one single leg of operation for cargo transfer from berth to interim stack yard. In the absence of any norms for this kind of project, the list of items included in the equipment cost is relied upon and considered as estimated by the VOCPT.

- (d). As stated earlier, the port has stated that feasibility report has not been prepared for this subject project as it involves only erection of conveyors and hoppers and there is no construction of Berth / Jetties. The total capital cost of ₹4 crores for civil works and ₹ 50 crores for equipment cost estimated by VOCPT is reportedly based on the lowest budgetary offers received by the port from M/s.Seaport Logistics Pvt. Ltd. being the lowest amongst the budgetary offers received from total three firms.

As regards the point made by Tuticorin Ship Agents Association that capital cost estimate of ₹54 crores considered by the port is very much on the lower side and that another firm M/s.Chennai Radha Engineering Works had given a budgetary offer of ₹96.30 crores for this project, the port has clearly stated that budgetary offer of Chennai Radha Engineering Works was not as per its project. The port has confirmed that the project cost is ₹54.00 crores and has also forwarded copy of the quotation of the M/s.Seaport Logistics Pvt. Ltd to substantiate the estimate. It has also confirmed that the estimated capital cost includes cost of transportation freight and insurance and has confirmed that it is in order. Based on the above position and recognising that the capital cost is substantiated with budgetary offers received by the port, the list of civil works and list of equipment as proposed by the port and the total capital cost as estimated by the VOCPT are relied upon in the analysis.

- (e). The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost. The VOCPT has estimated miscellaneous capital cost of ₹2.70 crores on the total capital cost of ₹54.00 crores based on the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines.

- (f). Based on the above, the total capital cost of ₹56.70 crores as estimated by the VOCPT is considered.

- (vii). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(viii). Operating cost:

The operating cost estimated by the VOCPT is discussed hereunder:

## (a). Power cost:

The VOCPT had earlier estimated power consumption at 1.4 units per tonne. The power consumption norm of 1.4 unit / tonne prescribed in the tariff guidelines of 2008 is for coal terminal with normative list of equipments for providing entire array of services like transfer of coal from ship to shore, shore to yard and vice versa and for storage at the yard as well. As against that, the project envisaged by the port is only for one leg of operation i.e. transfer of cargo from berth to interim stacking yard. On being pointed out, the VOCPT has furnished revised power cost of ₹991.98 lakhs for optimal capacity based on the power consumption of 1.11 units per tonne and unit rate of ₹10.41 per unit. It has furnished detailed computation for arriving at power consumption of 1.11 units per tonne based on the power requirement for the project. The unit rate power of ₹10.41 for per unit of power is also validated based on a documentary evidence. It is relevant here to state that whilst the VOCPT has furnished the revised power cost it has not captured its effect in the cost statement.

Based on the detailed computation furnished by the port, the revised power cost of ₹991.38 lakhs estimated by the port is considered in the analysis.

The VOCPT has confirmed that hoppers envisaged in this project are operated manually for movement and hence no fuel consumption is envisaged for hoppers in this project.

- (b). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VOCPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment cost, which are in line with the norms prescribed in the guidelines for coal terminal. The port has not estimated repairs and maintenance cost on the miscellaneous component of the civil cost and equipment cost. In the cost statement prepared by us repairs and maintenance cost is considered on the component of civil cost as well as equipment costs forming part of the Miscellaneous Capital cost also.
- (c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (d). (i). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 10.34% on the equipment cost and @ 3.34% on the civil works in the cost statement filed by it along with its proposal.

The VOCPT has subsequently stated that the revised rate of depreciation as per Companies Act, 2013 may be considered @ 6.33% for Plant & Machinery and @ 3.17% for Civil Works and has accordingly estimated revised depreciation of ₹316.50 lakhs for equipment and ₹12.68 lakhs for Civil Works. The VOCPT has furnished relevant extract of the Companies Act, 2013, in support of the depreciation rate considered. This position is relied upon in the analysis. It is relevant to state here that the VOCPT has not captured the effect of the modified depreciation in the cost statement filed by it along with the original proposal. In the cost statement prepared by us, the revised depreciation estimated by the VOCPT is considered subject to one modification. The port has not estimated depreciation on the miscellaneous component of the civil cost and equipment cost. In our analysis depreciation is also calculated on the component of civil cost and equipment cost forming part of the Miscellaneous Capital costs in our analysis. Accordingly, the revised depreciation cost considered in the modified cost statement is ₹13.31 lakhs for civil works and ₹332.33 lakhs for equipment cost.

- (e). (i). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.
- (ii). Licence fee has been estimated by the port in respect of 3 plots each of 100 mtr. \* 100 mtrs. (i.e. total area of 30,000 sq. mtrs. of area) proposed to be allotted under this project for interim stacking of cargo transferred through

conveyor. The VOCPT has adopted the rate of licence fee at ₹348.68 per sq. mtr., which is seen to be as per the prevailing Scale of Rates.

- (iii). In respect of Conveyor area of 3120 mtrs. length X 4.50 mtrs. width , the VOCPT has adopted the unit rate of way leave charges at ₹1.42 per sq. mtr. which is also seen to be as per the prevailing Scale of Rates.
- (f). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹2154.32 lakhs as against ₹2290.96 lakhs estimated by the VOCPT.
- (ix). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.
- (x). (a). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹3061.52 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹2154.32 lakhs) and 16% return on capital cost (₹907.20 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹3198.06 lakhs.

It is relevant to state here that the ARR estimated by us works out to be lower than the level estimated by the VOCPT mainly because the effect of reduction in the estimation of depreciation and increase in the estimation of power cost has not been captured by the port. The port has requested this Authority to capture the modified estimation which is captured in the modified cost statement prepared by us.

- (b). The VOCPT has stated that the scope of work is limited to only quick evacuation of the cargo from berth no. IX to interim stack yard through conveyors. Hence the cargo handled through the above operations does not attract storage activity. The port has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility by way of one tariff item only i.e. handling charge.

Accordingly, considering the modified ARR at ₹3061.52 lakhs and the optimal capacity of 85,84,800 tonnes, the rate works out to ₹35.66 per tonne as against ₹37.27 per tonne estimated by the VOCPT i.e. (₹3198.06 lakhs / 85,84,800 tonnes).

- (c). The VOCPT has stated that Dry Bulk Cargo like Rock phosphate, Gypsum and Coal can be handled under this project and has also confirmed that handling rate in respect of HMC & conveyors will be the same for these cargo items under the dry bulk cargo. Based on the above position clarified by the port its proposal for prescription of a common rate for dry bulk cargo is allowed in line with the approach adopted by the VOCPT.

The VOCPT has stated that the entire optimal capacity of cargo handled at IX berth are foreign cargo. If any of the vessel carrying coastal cargo is forthcoming and berthed, the coastal rate is required and hence the rate is proposed for coastal cargo. In view of submissions made by the port, coastal rate is prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port.

Further, the port has proposed a note stating that thermal coal will not come under coastal category. Instead of the proposed note it is found appropriate to prescribe a separate rate for thermal coal at par with the rate for foreign cargo as this cargo category is not entitled for coastal concession as per the coastal concession policy of the Government. Consequently, the description of the dry bulk cargo is slightly elaborated to state Dry bulk cargo other than thermal coal.

- (xi). The port has proposed to insert a note under the schedule of handling charge to state that tariff prescribed is for transportation of cargo from Berth No.IX to Interim Stackyard through conveyor system. The proposed note is only to specify the services covered in the tariff prescribed and hence is approved as proposed by the port.
- (xii). One of the prospective bidders PSTS Logistics Pvt. Ltd (PLPL) has pointed out that the 3 plots of total 30,000 sq.mtr. of area proposed to be allotted by the port to the operator under this project for interim stacking of cargo is not sufficient. It has contended that individual users may stock cargo for a longer period and thereby there can be a possibility that cargo from interim stack yard is not evacuated before the fourth vessel comes as envisaged by the port. This will have an adverse impact on achieving the optimal capacity envisaged for the project. This point was also raised in our queries. To address this point, the port has proposed to insert a note in the Reference tariff Schedule stating that free period of 5 days is

allowed from the date of commencement of stacking cargo at interim stack yard. The cargo should be moved by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by Stevedores from interim stack yard within the stipulated free period, from 6<sup>th</sup> day onwards, the VOCPT will remove the cargo from the stack yard at the cost of concerned Stevedores. The proposed note is mainly to address the concern raised by the prospective bidder and hence merits inclusion in the Reference tariff Schedule.

- (xiii). With reference to one another clarification sought by PLPL whether it is possible to evacuate cargo from berth no IX directly without availing the facility of the proposal project, the port has clarified that direct delivery is not allowed. The cargo has to go to the interim stack yard and from there, users have to take delivery. This is done to reduce the pollution.
- (xiv). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

*“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’*

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (xv). The VOCPT was requested to incorporate a general condition that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator in line with similar prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT. The point made by the VOCPT that as the rate proposed is per Metric tonne of cargo handled, the charges for delays beyond reasonable level may not be relevant is not found to be correct. The said condition is a general condition to protect the interest of users for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator irrespective of the unit of levy. That being so, the said condition is prescribed in the reference tariff schedule in the instant case also in line with the prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT.
- (xvi). The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is incorporated in the reference tariff schedule.
- (xvii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The VOCPT has proposed performance standards in terms of Minimum guaranteed availability of the mechanised system and also with reference to the productivity in terms of cargo transfer and has proposed that the Licensee has to meet both the Performance Standards. The port has proposed Performance Standards in terms of (a). Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised System per month and the availability shall be calculated for the total mechanised system; and, (b). Licensee to handle optimal cargo of 33,600 Tonnes per day or tonnage proportionate to hours of actual working. The performance parameter of 33,600 tonnes proposed by the port is line with the handling rate considered in the assessment of optimal capacity. The Performance Standards as proposed by the Port are prescribed.

13.1. Subject to the above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex - II** and **Annex - III** respectively.



13.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.IX to interim stacking yard on license basis in VOCPT and notifies it along with the Performance Standards.

14.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

14.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

14.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20<sup>th</sup> March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

14.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The

quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence agreement.

14.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./143/2015 (19)]

**Annex-I**

**COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANISATION OF CARGO EVACUATION  
FROM BERTH NO.IX TO INTERIM STACK YARD AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST UNDER 2013  
GUIDELINES FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES**

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 28.1.2015	As considered by TAMP
I	<b><u>Optimal capacity</u></b>		
(i)	<b><u>Handling rate of HMC and Ship Gears:</u></b>		
(a).	Handling rate of HMC as per Standard Norms for 100Tonne HMC (Tonnes/day)	12,500	12,500
(b).	Handling rate for 120-T HMC (Tonnes/day)	15,000	15,000
		(12500/100) x 120	(12500/100) x 120
(c).	Handling rate for 2 HMC's of 120T each (Tonnes/day)	30,000	30,000
		(2 * 15000T)	(2 * 15000T)
(d).	Handling rate of Ship Gears (Tonnes/day)	3,360	3,360
		(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)	(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)
(e).	Handling rate for 2 Ship Gears (Tonnes/day)	6,720	6,720
(f).	Total Handling rate of 2 HMCs and 2 Ship Gears [I (i) (c) + I (i) (e)]	36,720	36,720
(ii).	<b><u>Handling rate of the Conveyor system:</u></b>		
(a).	Handling rate of conveyor system (Tonnes/hour)	2000	2000
(b).	Handling rate of conveyor system per day with 70% weightage (Tonnes/day)	33,600	33,600
		(2000T/hour * 24 hours * 70%)	(2000T/hour * 24 hours * 70%)
(iii).	Optimal capacity based on lower of the two handling rate at (i)(f) and (ii)(b) (Tonnes/day) i.e.	33,600	33,600
(a).	Optimal capacity (Tonnes/annum)	85,84,800	85,84,800
		(33600MT/day * 365days * 70%)	(33600MT/day * 365days * 70%)
(b).	<b>Optimal Capacity [in Million Tonnes per Annum(MTPA)]</b>	8.58	8.58

II	<b>Capital Cost of Conveyor system</b>	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs
(i).	Plants & Conveyors along with accessories including erection	5,000.00	5,000.00
(ii).	Civil Works	400.00	400.00
(iii).	Sub Total (i+ii)	<b>5,400.00</b>	<b>5,400.00</b>
(iv).	Miscellaneous cost @ 5%	270.00	270.00
		(5% * Rs.5400 lakhs)	(5% * Rs.5400 lakhs)
(v).	<b>Total Capital Cost (iii+iv)</b>	<b>5,670.00</b>	<b>5,670.00</b>

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 28.1.2015	As considered by TAMP
III	<b>Operating Cost</b>	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs
(i).	Power Cost	961.50 (85,84,800 tonnes * 1.4 unit/tonne * Rs 8/unit) (Note 1)	991.98 (85,84,800 tonnes * 1.11 unit/tonne * Rs10.41/unit) [Note 1]
(ii).	Repair & Maintenance		
(a).	Civil Cost	4.00 (1% * Rs.400 lakhs)	4.20 (1% * Rs.420 lakhs)
(b).	Mechanical Assets	350.00 (7% * Rs 5000lakhs)	367.50 (7% * Rs 5250lakhs)
(iii).	Insurance	56.70 (1% * Rs.5670 lakhs)	56.70 (1% * Rs.5670 lakhs)
(iv).	Depreciation:		
(a).	Civil works	13.36 (3.34% * Rs.400 lakhs) [Note 2]	13.31 (3.17% * Rs.420 lakhs)
(b).	Mechanical & equipment cost	517.00 (10.34% * Rs. 5000 lakhs) [Note 2]	332.33 (6.33% * Rs. 5250 lakhs) [ Note 2]
(v).	Rent (lease rent)	104.60 (3plots * 100mtrs * 100mtrs * Rs.348.68/sq.mtr)	104.60 (3plots * 100mtrs * 100mtrs * Rs.348.68/sq.mtr)
(vi).	Way leave charges for Conveyor	0.20 (3120mtr * 4.5mtr * Rs.1.42/sq.mtr)	0.20 (3120mtr * 4.5mtr * Rs.1.42/sq.mtr)
(vii).	Other expenses	283.50 (5% * Rs. 5670)	283.50 (5% * Rs. 5670)
(viii).	<b>Total Operating Cost</b>	<b>2290.86</b>	<b>2154.32</b>
IV	<b>Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate</b>	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs
(i).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR)</b>		
	(a). Total Operating Cost	2290.86	2154.32
	(b). Return on Capital Employed @16%	907.20	907.20
	<b>(c).Total Revenue requirement</b>	<b>3,198.06</b>	<b>3,061.52</b>
(ii).	Optimal Capacity (Tonnes/ Annum)	85,84,800	85,84,800
(iii).	Per tonne handling rate (in Rs./Tonne)		
	(a). For Foreign cargo	<b>37.27</b>	<b>35.66</b>
	(b). For Coastal cargo	<b>22.35</b>	<b>21.40</b>

**Notes:**

(1). The VOCPT in its e-mail dated 2 March 2015 has furnished revised power cost of Rs.991.98 lakhs (i.e. 1.11 units / tonne \* Rs.10.41 per unit \* 8.5848 Million tonnes). The VOCPT has not furnished modified cost statement in view of the above modification in the power cost. It has, however, requested the Authority to consider the modified estimate of power cost. In the above cost statment, revised power cost as furnished by VOCPT is considered.

(2). The VOCPT in its e-mail dated 25 February 2015 has requested to consider depreciation @ 6.33% on equipment and 3.17% on civil works as per the Companies Act, 2013. It has, however, not modified cost statement to capture its effect. In the above cost statment, depreciation @ 6.33% on equipment and 3.17% on civil works is considered by the Authority as stated by VOCPT.

**Annex - II****V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

**Reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No. IX to Interim Stack yard.**

**CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal Vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going Vessel”** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof.
- (iv). **“Port”** shall mean V.O.Chidambaranar Port Trust.
- (v). **“Tonne”** shall mean one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
  - (b). Like wise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
  - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).
  - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to operator is ₹100/- or less.
- (vi). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to operator.

**2. CARGO HANDLING CHARGES FOR MECHANIZED EVACUATION SYSTEM FROM BERTH NO. IX TO INTERIM STACKYARD:-**

	Commodity	Rate per in MT (in Indian ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo (other than thermal coal)	35.66	21.40
2	Thermal Coal	35.66	35.66

**Notes :-**

- Rate prescribed above is for transportation of cargo from berth no. IX to interim stack yard through conveyor system.
- Free period of 5 days is allowed from the date of commencement of stacking at interim stack yard. The cargo should be moved by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by Stevedores from interim stack yard within the stipulated free period, from 6<sup>th</sup> day onwards, the VOCPT will remove the cargo from the stack yard at the cost of concerned Stevedores.

**3. GENERAL NOTES:**

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensor would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

### **Annex - III**

#### **PERFORMANCE STANDARDS**

**The Licensee shall meet both the following Performance Standards:**

- (a). The Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised System per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,
- (b). The Licensee shall handle optimal cargo of 33,600 tonnes per day or tonnage for proportionate hours of actual working.